nur 3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 6
Juni 2009
58. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Berg-Geschichten

Die Rampe von Olsberg

Neuheiten unter der Lupe

Loks, Wagen, Zubehör

WERKSTATT:

- Baumbau-Schnellkurs
- Gleisbettungs-Tipps
- Steppenpferd-Montage
- Schiebebühnen-Einsatz

Rauchende Technik für die ganze Welt

Das Dampflokwerk MEININGEN

Moderne Zeiten in N

Aktuelle Züge, lange Strecken

Inhalt



Kleine Wunderwelt 78

Hier eine imponierende Brücke und dort ein Feldbahn-Idyll: Bunt ist die Welt auf der N-Bahn von Axel Peter.



14 Geschichte verpflichtet

Das Dampflokwerk in Meiningen ist mit hochqualifizierten Arbeitern auch ein DB-Imageträger.



26 Nachschieben

Einst und jetzt: Der Betrieb auf der Olsberger Rampe faszinierte schon den jungen Ludwig Rotthowe.



Titel: Brockenlok 99 7241 der HSB bei der Hauptuntersuchung
Foto: Stefan Alkofer.

Das ist Schiebung! 56

Ein Diesellok-Bw in H0 wird mit der Schiebebühne von Heljan bestückt.





70 Kleines Schaustück

Zum Einbau in eine künftige Anlage gestalteten Thomas Oswald und Thomas Bauer H0-Szenen.

Bahnwelt Aktuell

BERLIN

Karower Kreuz



Fotos (2): Schulz

Die Feuerwehr hatte Mühe, den verletzten Lokführer aus der 114 zu befreien.



Ein Schienenkran war nötig, um die E-Lok und den Wagen zu bergen.

● Am späten Abend des 16. April 2009 kam es am Karower Kreuz im Nordosten Berlins zu einem schweren Unfall, bei dem es glücklicherweise lediglich Sachschaden und Verletzte, aber keine Toten und vor allem keine Explosion gab. Die bisherigen Ermittlungen gehen davon aus, dass der Fahrdienstleiter den Güterzug 53185 von der PCK-Raffinerie in Schwedt nach Seddin am Karower Kreuz auf ein falsches Gleis leitete. Der streckenkundige Lokführer bemerkte dies verlangsamte die Fahrt und nahm Kontakt mit dem Fahrdienstleiter auf. Als der Güterzug mit seinen 24 Kesselwagen, in denen sich brennbares Flüssiggas befand, wieder etwas mehr als 30 km/h erreichte, fuhr der Regionalexpress (RE) Stralsund – Berlin trotz eingeleiteter Notbremsung mit 85 km/h auf den Güterzug auf. Die Lokomotive und der erste Wagen des RE sprangen aus dem Gleis, der Lokführer wurde im Führerstand eingeklemmt. Die beiden Lokführer hätten sich nach Angaben des Eisenbahnbundesamtes regelkonform verhalten, da der Regionalexpress einen Fahrtbegriff signalisiert bekam. Die weiteren Ermittlungen konzentrierten sich anschließend auf den Komplex Stellwerks- und Signaltechnik sowie Betriebsabläufe.



Foto: Piplack

Glücklicherweise waren die Beschädigungen am Gaskesselwagen relativ gering.

SACHSEN

Schmalspur-Programm 2009

● Der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e. V. (VSSB) präsentierte am 2. April die Dampfbahn-Route für das Jahr 2009. Danach sollen an den Schmalspurstrecken bis zu 55 Stationen eingeweiht werden. Für die Dampfbahn-Route wurden 35 Partner aus Wirtschaft und Tourismus gewonnen. Einen Schwerpunkt sieht der VSSB in der Ausweitung der touristischen Angebote links und rechts der kleinen Bahnen. 2009 stehe im Zeichen des Lokomotiv-Konstrukteurs Richard Hartmann, der vor 200 Jahren geboren wurde. Dazu passt der aktuelle Nachbau der IK Nr. 54 in Meiningen, die ab Sommer als Botschafterin auf allen sächsischen 750-Millimeter-Strecken eingesetzt werden soll. Heimatbahnhof der IK wird Jöhstadt; damit werden die Erfahrungen der Preßnitztal-Eisenbahner gewürdigt.

Foto: Heilmann



Aufgrund der umfangreichen Bauarbeiten zwischen Berlin und Hamburg wurde im März der EC 340/341 „Wawel" von Hamburg über Berlin und Cottbus nach Krakow auf dem Streckenabschnitt zwischen Hamburg und Berlin gestrichen. Ausgangs- und Endbahnhof war in Deutschland der Berliner Hbf. Gezogen wird der EC von Berlin nach Cottbus für die Zeit der Bauarbeiten von einer Lok der Baureihe 189, bisher zog diesen EC die Baureihe 101. 189 081 vor dem EC 341 Berlin Hbf – Krakow passiert am 10. April 2009 Kolkwitz.

MUSEUMSBAHN

Letzte Fahrt



Foto: Schenk

Da es bereits im Vorfeld Probleme mit 503648 gab, erhielt sie Unterstützung von der Ulmer 58311, die als Schlusslok mithalf. Der Zug überquert gerade das bekannte Markersbacher Viadukt.

● 503648 des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf (SEM) bespannte am 28. März 2009 ihren letzten Sonderzug vor ihrem nahenden Fristablauf. Der ausgebuchte Sonderzug startete am Morgen in Chemnitz und kam abends, nach einer großen Erzgebirgsrundfahrt, die unter anderen nach Schwarzenberg, Johanngeorgenstadt, Markersbach und Cranzahl führte, wieder in Chemnitz an. Aktuell ist noch nicht bekannt, ob die 50 eine erneute Hauptuntersuchung erhält beziehungsweise, wann dies entschieden wird.



Foto: Gerlach

Einsätze der musealen Baureihe E18 sind ausgesprochen selten. Derzeit ist nur die in Halle hinterstellte Ex-DB-E18047 des DB-Museums betriebsfähig und verfügt noch über erforderliche Fristen (REV: 08.03.2005 Aw Dessau). Am 4. April 2009 beförderte sie den Sonderzug „Frankfurt-Airport-Express" des Eisenbahnmuseums Vienenburg von Braunschweig nach Frankfurt (M) und zurück. Das eingesetzte Wagenmaterial, darunter ein Halbspeisewagen, bot den Fahrgästen sowie dem fotografierenden Publikum eine Garnitur im Stile der 1960er-Jahre. E18047 fährt gerade in den Bf Kelsterbach ein, wo für die Rückfahrt vom Frankfurter Hbf über Frankfurt Flughafen Kopf gemacht wurde.

Pflegedienst für Imageprobleme



Dr. Karlheinz Haucke

Es kommt aufs Image an. Nein, nicht auf Immitsch, der wohnt in der Nachbarschaft und ist aufs gleichlautende Image nicht gut zu sprechen. Nicht, dass er grundsätzlich etwas gegen Anglizismen hätte. Nur, wenn er irgendwo anruft, etwa bei der Service-Hotline der Mobility-Logistiker, hat er so seine Probleme.

Kein Wunder, Immitsch, Verzeihung, Image ist bei der verhinderten Börsenbahn so ziemlich auf den Nullpunkt gesunken. Nun hat ja Image, abgeleitet vom lateinischen imago, auch mit imaginär zu tun, was man recht zweideutig als eingebildet verstehen kann. Doch worauf soll man sich bei der Bahn etwas einbilden, wenn einem das Image zwar nicht abhandengekommen ist, aber von der Öffentlichkeit als schlecht eingestuft wird?

Doch zum Glück gibt es ja noch ein gallisches Dorf – wie komme ich jetzt darauf? – vielmehr eine südthüringische Stadt, die sich dem allgemeinen Negativtrend erfolgreich widersetzt: Das Dampflokwerk Meiningen ist inzwischen ein echter Aktivposten des Bahnkonzerns und, womit wir wieder beim Einstieg wären, ein anerkannter Imageträger, positiver Art, versteht sich. Es geht also auch anders bei der DB AG. Ein Grund, den ambitionierten Eisenbahnern dort unser Titelthema zu widmen.

Handwerkliches Können und Technik auch jenseits von Bits und Bytes haben eben doch Zukunft. Ein ermutigender Gedanke, der seine Bestätigung im ersten Dampflokneubau seit der Saxonia findet. Vielleicht liegt das Erfolgsrezept ja auch in dem Verzicht auf Key-Controller, Account-Manager und Shareholder-Value?!

Bahnwelt Aktuell

PRIVATBAHN

Glanzloser Neustart

Im Heft 4/2009 berichteten wir von der Einstellung des defizitären Fernverkehrsangebotes Vogtlandexpress zwischen Plauen und Berlin. Auf die Kritik aus Politik und von Bahnkunden vor allem aus dem Vogtland reagierte die Geschäftsführung der zum Arriva-Konzern gehörenden Vogtlandbahn ziemlich rasch und setzt gut sechs Wochen nach dem Aus wieder auf diese umsteigefreie Verbindung über Zwickau und Chemnitz. Außer einem Plus von zwei Euro je Ticket haben sich die finanziellen Rahmenbedingungen nicht geändert.



Foto: Metzeler

Schmucklos rollte am 8. April 2009 ein einzelner Desiro Classic (VT 23) mit einigen Fahrgästen an Bord an die Spree. Beim ersten Versuch am 12. Juni 2005 fuhr noch eine Garnitur aus drei Triebwagen. Sieht so ein Neuanfang aus?

DB AG

Weiterer Abschnitt verliert Güterverkehr



Foto: Wirtz

Der Bahnhof Elsterberg verfügt noch über Formsignale. Diese sind meist dauerhaft auf freie Fahrt gestellt außer während einer Bedienungsfahrt zum Kunstseidenwerk. Dann werden auch die beiden Stellwerke im Bahnhofsgebäude und am nördlichen Bahnhofskopf besetzt, was jedoch nur noch etwa einmal pro Woche stattfindet.

Die landschaftlich reizvolle Elstertalbahn Gera – Weischlitz verliert durch die Wirtschaftskrise einen weiteren Güterverkehrskunden: Zum 30. Juni 2009 will der Viskoseherstellerr Enka sein Werk in Elsterberg schließen, sofern sich bis dahin kein Investor findet. Die Enka GmbH ist eigenen Angaben zufolge der letzte europäische Hersteller von Viskose-Garnen. In Elsterberg werden von 380 Mitarbeitern jährlich 5000 Tonnen Viskosefasern produziert. Die Garnfabrik bezieht einen Teil ihrer Rohstoffe wie Zellulose über die Schiene. Der Gleisanschluss des Kunstseidenwerkes zweigt etwa einen Kilometer südlich des Bahnhofs Elsterberg von der Elstertalbahn ab. Künftig wird die zirka dreimal wöchentlich ab Gera verkehrende Cargobedienungsfahrt, meist gezogen von einer 203, nur noch bis zum Chemiewerk in Greiz-Dölau fahren. Größter Güterkunde an der Elstertalbahn südlich von Gera ist ein Dolomitwerk in Wünschendorf, das auch von Ganzzügen angefahren wird.

Zwischenhalt

■ **Die Ybbstalbahn** in Österreich steht auf der Kippe. Die Übernahme der Strecke von der ÖBB durch das Land Niederösterreich ist fraglich. Die Strecke muss dringend saniert werden.

■ **Neue E-Mail-Adressen** verwendet die DB AG seit Mitte Februar. Sie richten sich nach Marken- und Ressortzugehörigkeit. Noch für mindestens ein Jahr sollen die DB-Mitarbeiter auch über die bisherige E-Mail-Adresse erreichbar sein.

■ **Eine EU-Verordnung** für ein Vorrangnetz im Eisenbahngüterverkehr stößt auf Kritik deutscher Verkehrspolitiker und bei der DB AG. Die EU plant, grenzüberschreitenden Güterzügen grundsätzlich Vorrang zu gewähren. Deutschland fürchtet, dass dies zu Lasten der Taktfahrpläne im Personenverkehr geschehen könnte.

■ **Der Ausbau der Strecke München – Lindau** über Memmingen ist nunmehr besiegelt. Am 17. April 2009 unterzeichneten Vertreter von DB AG, dem Freistaat Bayern und der Schweiz den Finanzierungsvertrag. Beginn der Bauarbeiten soll 2010, Fertigstellung 2015 sein.

■ **Die Krebsbachtalbahn** von Neckarbischofsheim nach Hüffenhardt wird zum 31. Juli 2009 eingestellt.

■ **Der Bau der Weißeritztalbahn** im oberen Streckenabschnitt droht sich zu verzögern, da eine Finanzierungsverordnung für den Nahverkehr in Sachsen auf sich warten lässt. Diese war bereits für das Jahresende 2008 angekündigt worden.

■ **Siemens** Transportation Systems (STS) kann sich über einen Großauftrag freuen: Für China sollen 100 Hochgeschwindigkeitszüge gefertigt werden. Das Auftragsvolumen beträgt rund 750 Millionen Euro.

■ **Die Strecke Bad Saarow – Beeskow** will die DB AG zum 1. September dieses Jahres verkaufen. Aus dem Kreis von Interessenten werde ein Bewerber ausgewählt und mit diesem das weitere Vorgehen zur Infrastrukturübernahme abgestimmt.

■ **Die DB AG** hat den Zuschlag für ein Bahnprojekt im Süden der Mongolei erhalten. Es soll eine 260 Kilometer lange eingleisige Strecke für Kohle-Transporte bis an die chinesische Grenze gebaut werden. Das Investitionsvolumen wird mit rund 800 Millionen US-Dollar veranschlagt.

■ **Der ÖPNV-Beirat** Coburgs hat Untersuchungen zum Wiederaufbau der Werrabahn vornehmen lassen, die zu einem positiven Ergebnis gekommen sind. Insgesamt wurden vier Trassenvarianten untersucht. Während Thüringen den Wiederaufbau ablehnt, zeigte sich Bayerns Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) interessiert.

NAHVERKEHR

Fast verdoppelt

● Nach nur 19-monatiger Bauzeit wurde am 21. März 2009 die 4,7 Kilometer lange Neubaustrecke der Ulmer Straßenbahn von der bisherigen Endhaltestelle Donauhalle nach Böfingen dem Verkehr übergeben. Mit dieser Verlängerung wuchs die Gesamtlänge der einzigen Straßenbahnlinie Ulms auf 10,2 Kilometer. Weitere Netzerweiterungen werden zur Zeit auf Wirtschaftlichkeit und technische Realisierbarkeit untersucht: Im Auftrag der Stadt Ulm die Strecke von der Wissenschaftsstadt über Ulm Hbf zum Kuhberg (10,5 Kilometer) und im Auftrag der Stadt Neu-Ulm die Verbindung Ulm Hbf – Bahnhof Neu-Ulm – Ludwigsfeld (6,7 Kilometer).



Foto: Hruza

Um den gewohnten Zehn-Minuten-Takt auf der verlängerten Strecke anbieten zu können, beschafften die Stadtwerke Ulm zwei weitere Combinos im Wert von 5,6 Millionen Euro.



Foto: Schreiber

Seit der zweiten Aprilhälfte trägt 101 144 Werbung für den Fußballbundesliga-Club Hertha BSC. Passend dazu teilte die DBAG mit, den bereits bestehenden Vertrag als Haupt- und Trikotsponsor bei Hertha BSC um zwei weitere Jahre bis zum Ende der Bundesligaspielzeit 2010/2011 zu verlängern. „Die Lok wird ab sofort bundesweit im Fernverkehr zum Einsatz kommen und der Partnerschaft weitere Schubkraft geben", erklärte Hartmut Mehdorn. Die DBAG engagiert sich stark für den Fußball und hat weitere Kooperationen mit Werder Bremen, Eintracht Frankfurt und der TSG Hoffenheim. Aber die Bahn fördert nicht nur Spitzen-Fußball, sondern leistet auch wertvolle Unterstützung bei der Nachwuchsarbeit.

Nach einer im März erfolgten Reparatur im Ausbesserungswerk Meiningen ist die Frankfurter 01 118 nun wieder fit. Am 28. März 2009 rollt die Lok nach anstrengender Bergfahrt aus dem Schwarzkopftunnel die Spessartrampe hinab, auf dem Heimweg als Lokzug 92271.



Foto: Mann

■ **DB Regio Südost** hat die Ausschreibung der Regional-Express-Linie Dresden – Leipzig („Saxonia") gewonnen. Das haben die Zweckverbände für den Nahverkehr im Raum Leipzig (ZVNL) und Oberelbe (ZVOE) Ende März entschieden. Ab 2011 soll die DB-Regio-Tochter den Verkehr aufnehmen.

■ **Die Museumslok V 100 003** des Fördervereins Berlin-Anhaltische Eisenbahn wurde nach Abschluss von Erneuerungsarbeiten im Werk Dessau wieder nach Wittenberg überführt. Die Lok verfügt jetzt unter anderem über digitalen Zugfunk.

■ **Die Arriva Deutschland GmbH** hat sieben Doppelstockwagen für den „ALEX" in Auftrag gegeben. Sie sollen ab Herbst 2009 ausgeliefert werden und die „ALEX"-Züge zwischen München, Regensburg und Hof verstärken. Auch für den Nahverkehr im Großraum Paris ging eine Bestellung über 60 Doppelstockwagen bei Bombardier ein.

ÜBERFÜHRUNGSFAHRTEN

Bunte Gleisbaumaschine

● Eine Schienenschleifmaschine wurde am Karfreitag von 140 682 mit Lü-Zug aus Aschaffenburg nach Mainz-Bischofsheim überführt. Die zweiteilige Maschine wurde bei Plasser und Theurer in Österreich gebaut und gelangte ab Nürnberg über Crailsheim und die Maintalbahn bis Aschaffenburg. Vorläufigis Ziel war Münster, wo die Maschine auf der „iaf" (Internationale Ausstellung für Fahrwegtechnik) vom 21. bis 23. April gezeigt wurde. Auffällig war der seitliche Schmuck mit großformatigen Bildern der Alpenregion.



Foto: Mann

Verladen wurden die beiden Teile auf einem Transportwagen der Ökombi-Gesellschaft für die Rollende Landstraße und einem der seltenen sechsachsigen Transportwagen der Bauart Uaais755, der für Schienenfahrzeuge bis 60t Gewicht ausgelegt ist.

BAHNWELT AKTUELL



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Sambill

Die V60 ist eine der erfolgreichsten Dieselloks, die auch bei vielen Privatbahnen im Einsatz ist. Auch von der Erstserie mit schmalem Führerhaus sind noch einige Im Einsatz. Mancher Eigentümer gibt sich besondere Mühe und versieht die Maschinen mit einer Farbgebung, die der ursprünglichen Ausführung bei der DR in den 1960er-Jahren recht nahe kommt, so auch die auf unserem Bild zu sehende V60 162. Wir wollen von Ihnen wissen, bei welcher Bahn sie aktuell eingestellt ist?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2009 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete: „ÖGEG/01 116". Gewonnen haben: Lehmann, Johannes, 01109 Dresden; Vogel, Bruno, CH-8606 Greifensee; Matthes, Hans-Joachim, 24147 Kiel; Attenberger, Wilhelm, 93055 Regensburg; Schmidt, Thomas, 99580 Apolda; Hentsch, Sven, 01877 Bischofswerda; Familie Jungandreas, 99084 Erfurt; Poplutsch, Horst, 16303 Schwedt; Janke, Martin, 98693 Ilmenau; Kempa, Reinhard, 32584 Löhne; Schroll, Günther, A-4050 Traun; Kuhnert Ralf, 06722 Droyßig; Vogt, Peter, 08228 Rodewisch; Geggerle, Sigmund, 81541 München; Nimmergut, Bernd, 79312 Emmendingen; Haufe, Sven-Rüdiger, 01917 Kamenz; Schindler, David, 01187 Dresden; Görner, Berndt, 01259 Dresden; Dr. Bitter, Ralf, 18225 Kühlungsborn; Hösel, Johannes, 46147 Oberhausen; Den Hauptpreis, das Roco-H0-Modell der DR-01 512, hat Mandy-Christin Berthold aus 06618 Naumburg gewonnen.

Foto: Szymanowski



Die Erzgebirgsbahn (EGB) organisierte zu Ostern (vom 9. bis 14. April 2009) Sonderzugfahrten zwischen Chemnitz und Berlin-Lichtenberg mit dem historischen TEE-Rheingold. Zum Einsatz kamen dabei ausschließlich 1.-Klasse-Wagen. Täglich wurde einmal von Chemnitz nach Berlin-Lichtenberg und retour als RE 70995 beziehungsweise RE 70996 gefahren. Den Zug führte 143 658 aus Halle.

WIRTSCHAFT

Bahnindustrie hatte 2008 bestes Jahr

Ende März legte der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) in Berlin seine Bilanz für das Jahr 2008 vor. Die Bahnindustrie stehe immer noch vergleichsweise passabel da, erklärte VDB-Präsident Friedrich Smaxwil. Nach seinen Worten war 2008 das bislang beste Geschäftsjahr für die Branche. Dem Abschwung der Weltwirtschaft werde sich aber auch die Bahnindustrie nicht vollständig entziehen können. Der Industrieverband der Bahntechnikhersteller vertritt die Interessen von mehr als 120 Unternehmen. Der Umsatz der Branche stieg um 3,1 Prozent auf 9,9 Milliarden Euro. Der Auftragseingang erreichte den neuen Spitzenwert von 12,8 Milliarden Euro. Damit sind die Auftragsbücher in der Bahnindustrie weiterhin gut gefüllt. Dennoch verzeichnen die Hersteller derzeit Verschiebungen von Aufträgen. Die Bahntechnikhersteller beschäftigten 2008 insgesamt 45 000 Mitarbeiter, 2,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Als besonders stark erwies sich erneut das Auslandsgeschäft. Die Exportquote lag bei rund 56 Prozent. Die Fertigung von Schienenfahrzeugen macht etwa drei Viertel des Geschäfts der Bahntechnikhersteller aus. Dieser Bereich wuchs überdurchschnittlich um 7,2 Prozent auf 7,4 Milliarden Euro. Von den Konjunkturpakten der Bundesregierung erwartet der VDB in diesem und im nächsten Jahr belebende Impulse auch für das stagnierende Infrastrukturgeschäft der Bahnindustrie im Inland. Zur jetzigen Krise meint Friedrich Smaxwil: „In dem prognostizierten Rückgang des Schienengüterverkehrs sieht der VDB die größte Herausforderung für die Bahnindustrie in diesem Jahr. Die rückläufige Transportleistung wird auch die Nachfrage nach Güter- und Rangierlokomotiven sowie Waggons bei den VDB-Mitgliedsunternehmen senken."

Foto: Dollinger



Export-Dieselloks für Australien warten bei Siemens in München-Allach auf ihren Transport nach Down Under.



Foto: Schärlinger

Anlässlich des Jubiläums „50 Jahre Verkehrshaus der Schweiz" in Luzern wurde die Stütztender-Dampflok „Genf" aus dem Jahr 1858 (!) wieder in Betrieb genommen. Am 19. April 2009 fand eine erste Probefahrt der Lok statt, die der Veteran problemlos absolvierte.

RÜBELANDBAHN

Wieder unter Strom

Auf der Rübelandbahn Blankenburg – Rübeland – Hornberg wurde am 17. April 2009 die 50-Hz-Elektrotraktion offiziell wieder in Betrieb genommem. In Anwesenheit des Ministers für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Dr. Karl-Heinz Daehre, wurden die beiden „hvle"-Elektrolokomotiven 185 640 und 185 641 auf die Namen „Rübeland" und „Blankenburg" getauft. Die Menge der jährlich zu transportierenden Produkte soll von 1,7 auf zwei MIllionen Tonnen gesteigert werden. Spediteur ist die Havelländische Eisenbahn AG (hvle). Zuvor wurden in die Infrastruktur 7,2 Millionen Euro von der „Fels Netz GmbH", dem Pächter und Betreiber der Streckeninfrastruktur, und dem Land Sachsen-Anhalt investiert. Es wurden Gleisanlagen erneuert, die Oberleitung saniert, Brücken instandgesetzt sowie die Sicherungstechnik und die Kommunikationsanlagen modernisiert. Das 50-Hz-Unterwerk Blankenburg wurde komplett erneuert, außerdem ist jetzt die Rückspeisung von Elektroenergie in das öffentliche 50-Hz-Versorgungsnetz bei Talfahrt der Lokomotiven möglich.

Zwei Loks aus der Bombardier-TRAXX-Familie, von der Fels-Werke-GmbH finanziert, werden die gesamte Abfuhr von Kalk- und Kalksteinprodukten auf der Rübelandbahn bewältigen.



Foto: Graßmann

DB REGIO

Bügelfalten vor dem Ende

In den letzten Zügen befinden sich die Stuttgarter Loks der Baureihe 110. Weit ab von ihrem Heimatort befindet sich das letzte Einsatzgebiet im Nördlinger Ries. Aufgrund technischer Probleme bei den neuen Triebwagen der Baureihe 440 haben sie nochmals eine Gnadenfrist bekommen. Die aktuellen Planungen sehen vor, die lokbespannten Züge noch bis Ende Juli fahren zu lassen. Im bayerischen Abschnitt der Riesbahn verläuft die Strecke entlang der Wörnitz, die an vielen Stellen überquert wird.



Foto: Groß

Im Bahnhof Bopfingen finden regelmäßig Zugkreuzungen statt. 110 483 befindet sich gerade auf dem Weg nach Aalen, hingegen ist 110 363 nach Donauwörth unterwegs.

TOP und FLOP

TOP: Abo „65plus" ist ein großer Erfolg

Der Ansturm auf das neue Abo-Angebot des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) hat Rekordwerte. Bereits vor der Einführung am 1. April habe es 45 000 Bestellungen gegeben, teilte der VBB mit. Das Abonnement gilt für Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren und kostet 45 Euro monatlich. Mit ihm können alle Verkehrsmittel des Verbundgebietes rund um die Uhr genutzt werden.

FLOP: Zukunft Bügelfalte?

Die Max-Planck-Gesellschaft schickt den Science-Express auf Reisen: In zwölf umgebauten Ausstellungswagen wollen Wissenschaftler über die Zukunft aus ihrer Sicht informieren. Die Ausstellung richtet sich an alle Bürger, vor allem aber an Jugendliche, die für Naturwissenschaften begeistert werden sollen. Alles ganz prima, aber warum zieht den Zug eine eigens umlackierte Bügelfalten-110? Die 110 beinhaltet wahrlich keine Zukunftstechnologie. Wenigstens eine 120 mit Drehstromtechnik hätte es schon sein dürfen.

DB SCHENKER RAIL SCHWEIZ

Neue Verkehre



Foto: Armin Schmutz

Der Zug ab Wiler nach Spreewitz passiert am 9. April 2009 Luterbach (bei Solothurn).

● In Gisikon-Root wurde am 2. April 2009 der erste Zug von der Papierfabrik Perlen nach Spreewitz bei Cottbus abgefertigt. Das Ladegut bestand aus Papierschlamm, der sich aus feinen Papierschnitzeln zusammensetzt. Empfänger war die schwedische Vattenfall-Gruppe, die bei Spreewitz das Großkraftwerk „Schwarze Pumpe" betreibt. Der Papierschlamm wird als Brennstoff beigemischt. Bisher wurde der Schlamm mittels Lkw in Werke in der Schweiz und Süddeutschland transportiert. DB Schenker konnte mit dem Talns den geeigneten Wagentyp für diese Transporte anbieten. Dabei handelt es sich um vierachsige Schüttgutwagen mit verschließbarem Dach. Dieser Wagentyp wurde erstmals in der Schweiz eingesetzt. Ein anderer Zug mit Restbeständen wurde von der Papierfabrik Utzenstorf ab Wiler nach Spreewitz geführt. Weitere Züge sind bereits angekündigt.

Der Schwellenleger

Sicherheit geht vor

● Es ist Zufall, dass es im April zwei Unfälle mit Kesselwagen gab, die zum Glück in Anbetracht der denkbaren Katastrophen relativ glimpflich endeten. Nur zwei Tage vor dem Unfall am Karower Kreuz entgeisten zwei Tankwagen, die mit Benzin beladen waren, in der Nähe der PCK-Raffinerie in Schwedt. Dort machten sich 24 Wagen selbstständig, 22 konnten noch gebremst werden, zwei Stück allerdings sprangen aus den Schienen, schlugen leck und 80 000 Liter Kraftstoff liefen ins Erdreich. Der berühmte einzelne Funke hätte unter Umständen gereicht, um ein Inferno auszulösen. Gefahrgut trägt zurecht diesen Namen und duldet keine Schlamperei. Beladene Wagen dürfen sich schlicht nicht selbstständig machen (können). Und auch der Unfall in Karow erinnert an das schwere Kesselwagen-Unglück in Ingolstadt im März 1972, als ebenfalls zwei Züge aufeinanderfuhren weil ein Fahrdienstleiter eine Weiche falsch gestellt hatte. Neun Wagen gingen damals in Flammen auf und vier Tote waren zu beklagen. Dennoch ist jeder Liter Gefahrgut, der auf der Schiene transportiert wird, dort besser aufgehoben als auf der Straße. Wundern Sie sich nicht auch, dass nicht mehr passiert auf unseren von Möchtegern-Schumis überfüllten Autobahnen? Angesichts der tagtäglich transportierten Mengen beweist die Schiene immer wieder, dass sie trotz allem das sicherste Transportmittel für gefährliche Güter ist.



Foto: Dollinger

189 700 für die rumänische Bahngesellschaft „Cargo Trans Vagon" (CTV) machte am 6. April 2009 ihre Abnahmefahrt, die von München über Augsburg nach Treuchtlingen, zurück nach Augsburg und dann weiter nach Nürnberg führte. CTV erhält noch eine zweite Maschine, die derzeit bei Siemens in München-Allach ausgerüstet wird. Zulassungen werden für Deutschland, Österreich und Rumänien angestrebt.

ÖSTERREICH

Vierfachtraktion über den Obdacher Sattel



Foto: Haslebner

2143.062 und 044 sowie 2016.062 und 056 passieren Weißkirchen am 25. März 2009.

● Im Planbetrieb kaum vorgekommen sind Güterzugleistungen mit vier Dieselloks von Zeltweg über den Obdacher Sattel ins Lavanttal. Als noch die Altbaureihe 2143 die Züge führte, waren es immer drei Dieselloks, die lärmend von der Steiermark nach Kärnten unterwegs waren. Der Plangüterzug 55557 von Zeltweg nach Bad St. Leonhard wird heute nur mehr von zwei Dieselloks der Reihe 2016 gezogen. Am 25. März 2009 waren aber Triebfahrzeug-Schulungsfahrten mit der Reihe 2143 vorgesehen, so wurde dem 2016- noch ein 2143-Tandem vorgespannt.


Das außergewöhnliche Loktrio überquert die Mainbrücke bei Stockstadt.

Foto: Mann

PRIVATBAHN

Bunte Züge

● Ein Garant für bunte Mehrfachbespannungen ist mittlerweile der zweimal pro Woche verkehrende Ecco-Zug der Mittelweserbahn (MWB), der oft zur Vermeidung von teuren Lokleerfahrten zusätzlich mit Fahrzeugen anderer Gesellschaften bespannt wird. So auch am 15. April 2009, als die von CFL-Cargo angemietete 185 564 noch MWB-V1701 und die Lokomotion-139 133 am Haken hatte. Der Zug erhält zwischen Laufach und Heigenbrücken Schub durch das Krokodil 1020.041. 139 133 brachte am Vortag einen Kesselwagenzug in Richtung Köln und wurde rücküberführt. V 1701 wurde zuvor im Aschaffenburger Hafen bei Lokservice 24 repariert und fuhr am Mittag nach Darmstadt-Kranichstein, wo der Zug einen Rangieraufenthalt hat. So konnte dort problemlos die Diesellok mitgenommen werden, die als Rangierlok in Donauwörth benötigt wird.

■ ***Zwei neue Loks vom Typ G1206, Nummer 53 und 54, sind seit März bei der RLG/WLE (Regionalverkehr-Ruhr-Lippe-Gesellschaft /Westfälische Landes-Eisenbahn) im Einsatz. RLG-54 befindet sich gerade bei Dortmund-Hörde.***


Foto: Henschel

VOITH

Maximaler Start

● Die Auslieferung der ersten Serien-Maxima-40 CC durch Voith Thurbo Lokomotivtechnik an Stock Transport Mainz erfolgte am 2. April 2009. Das Triebfahrzeug trägt die NVR-Kennzeichnung „92 80 1264 003-5 D-STOCK“ und ist mit einem 3600-kW-Dieselmotor ausgerüstet. Unmittelbar nach der Übergabe/Einweisung erfolgte der Einsatz der Lok vor den von der Firma Stock beförderten Bio-Diesel-Kesselwagenzügen. Zwischenzeitlich erfolgte am 15. April 2009 die Übergabe einer weiteren Maxima-40 CC an die Havelländische Eisenbahn AG (hvle), die das in den Unternehmensfarben lackierte Fahrzeug als V490 in ihren Bestand einreihte. Laut Voith orderte die hvle im Dezember 2007 zwei Loks dieses Typs. Mit der Bestellung wurde zudem eine Option auf sechs weitere Loks, die vorrangig in Deutschland, Polen und den Niederlanden eingesetzt werden sollen, vereinbart.



Foto: Gerlach

264 003 von Stock-Transport beförderte am 12. April 2009 den Kesselwagenzug DGS 94387 Hamburg Hohe Schaar – Mainz Weisenau und durchfuhr dabei den Bf Frankfurter Berg an der Strecke Gießen – Frankfurt (M).

Die erste für die Havelländische Eisenbahn AG (hvle) bestimmte Maxima unternahm Anfang April vor der anstehenden Auslieferung letzte Werksprobefahrten. Die Lok hört auf die NVR-Nummer 92 801 264 004-03 VTLT.



Foto: Krause

VOSSLOH

Französische G 2000

● V1253 der Mittelweser-Bahn übernahm am 16. April 2009 die Überführung einer fabrikneuen G2000BB von Kiel nach Kehl/Strassbourg zu Zulassungfahrten in Frankreich. Die neue Lok ist das erste Fahrzeug der Bauart G2000BB, das mit der erforderlichen Technik für die Zulassung in Frankreich, Belgien und den Niederlanden ausgerüstet ist. Es trägt die Bezeichnung 92 87 0002 021 F-VL. Die 2250 kW leistende Diesellok verbleibt vorerst im Eigentum der Vossloh Locomotives GmbH (VSFT). Nach erfolgreicher Abnahme in Frankreich sollen die Zulassungsfahrten in Belgien und den Niederlanden folgen. Bis Mitte des Jahres 2009 soll die Dreiländerzulassung für die Bauart (F, B, NL) erlangt sein.

Foto: Gerlach



Da diese G2000BB keine Ausrüstung für Deutschland besitzt, erfolgte die Überführung im Schlepp von V1253, hier bei der Durchfahrt durch Maintal-Dörnigheim kurz vor Frankfurt (M).

Zeitreise

Foto: Slg. Schumacher



In den 1930er-Jahren war der Bahnhof auch Fernzughalt, der erste aus Richtung Ostbahnhof.

1934

Am Alex

Der dem alten Stadtzentrum von Berlin nächstgelegene Bahnhof ist der S- und Regionalbahnhof Alexanderplatz, benannt nach dem russischen Zaren, der gemeinsam mit Preußen Napoleon aus Mitteleuropa verjagte. Der erste Bahnhof von 1882 wurde in den 1920er-Jahren mit einer neuen Halle versehen. Heute wie damals sind alle für das Reisen notwendigen Dinge (und auch ein paar mehr), Fahrkartenschalter – pardon, Reisezentrum und S-Bahn-Kundenzentrum, WC und Läden aller Art in den Bögen unmittelbar unter den Gleisen untergebracht. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Halle zum Teil zerstört. Sein modernes Aussehen erhielt der Bahnhof Alexanderplatz in den 1960er-Jahren, da der alte Bau nicht mehr zur „sozialistischen Hauptstadt Berlin" passte. Die Umsteigestation zu drei U-Bahn- und mehreren Straßenbahn- sowie Omnibuslinien wurde von der DB AG im Zuge des Stadtbahn-Ausbaus 1994 bis 1998 umfassend rekonstruiert. Während dieser Arbeiten wurden auch Teile der alten Gewölbebögen wieder freigelegt, die man in die Gestaltung des Empfangsgeschosses einbezog.

Foto: Alkofer



2008

Heute hat der Bahnhof eine unumstrittene Stellung als zentrumnaher Regional- und S-Bahnhof. Die DB AG ließ ihn aufwendig sanieren.

SCHWEIZ

Lötschberger-Lindwurm

Vom 6. bis 8. April 2009 wurden auf der bekannten Messstrecke zwischen Grenchen-Süd und Solothurn mit vier neuen RABe 535-Lötschberger-Triebzügen der BLS Fahrdrahtanhub-Messfahrten durchgeführt. Eine permanente, automatische Messstation befindet sich in Selzach, eine weitere mobile zwischen Selzach und Bettlach wird jeweils für die Tests eingerichtet. Um auf der relativ kurzen Strecke möglichst schnell auf die geforderten 160 km/h beschleunigen zu können, erhielten die Lötschberger am Zugschluss Beihilfe in Form einer Re 465 der BLS. Bei Redaktionsschluss waren zwölf der 13 bestellten Lötschberger-Einheiten von Bombardier Villeneuve abgeliefert. Die 13. sollte bis Ende April ebenfalls bei der BLS sein, so dass nun das Flügelzugkonzept mit täglich sieben „RegioExpress"-Zügen ab Bern nach Spiez – Brig/Zweisimmen verwirklicht werden kann.

Foto: Armin Schmutz



Vier Lötschberger zwischen Selzach und Bettlach, von Solothurn nach Grenchen-Süd fahrend. Die Re 465 ist am Zugschluss zu erkennen, die mobile Messstation ist in dem kleinen Transporter untergebracht.

Foto: Jürgens



Auch auf der alten Odermagistrale Wroclaw – Szczecin (Breslau – Stettin) macht sich der Transportrückgang bemerkbar. Die in Polen im Vergleich zu Deutschland noch höheren Trassenpreise für Güterzüge sind dem Bahnverkehr dabei nicht förderlich. Interessante Leistungen auf der Hafenabfuhrstrecke gibt es aber dennoch, auch durch private Unternehmen: M62-1793 (Lugansk 1973, Ex-ČD) der Firma „Pol-Miedz Trans" durchfährt am 18. April mit einem Kesselwagenzug den Bf Chojna (Königsberg/Nm.).


Foto: Armin Schmutz

Im Oktober 2007 übernahm der Verein TEE-Classics die ehemalige Re 4/4I 10034 TEE in langfristiger Miete zwecks Wiederinbetriebnahme. Die Lok ist Eigentum einer Privatperson. In Zusammenarbeit mit Zietz-Eisenbahntouristik führte nun der Verein am 18. April 2009 eine Premierenfahrt von Basel über Zürich nach Winterthur und St. Margrethen nach Lindau durch. Das Bild zeigt die glänzend aufgearbeitete Re 4/4 I vor dem Zug mit 103 184 und historischen TEE-Wagen auf der Bötzbergrampe bei Umiken, kurz vor Brugg.


Foto: Mann

Am Osterwochenende rollte ein Trafo auf dem größten Schwerlastwagen der DBAG von Köln über Wiesbaden und Nürnberg Richtung Süden. Der Waggon besitzt 32 Achsen, vier Drehgestelle zu je acht Achsen, und hat bei einem Eigengewicht von 262 Tonnen eine Tragfähigkeit von 454 Tonnen. Gezogen von zwei Dieselloks der Baureihe 225 erreichte die interessante Fuhre am Ostersonntag Aschaffenburg. Dort erfolgte eine Zwangspause bis zum Anbruch der verkehrsschwachen Nachtstunden, da während des Transports ein Begegnungsverbot auf dem Gegengleis herrscht.



Foto: Frickel

Der von der Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) angemietete MRCE-Dispolok-Taurus ES 64 U2 002 (Baujahr 2001) wirbt seit März für den Zementhersteller Dyckerhoff: „Dyckerhoff – Zement verbindet.“ Hintergund ist die Partnerschaft zwischen Dyckerhoff und EGP bei der Versorgung des im Bau befindlichen Berliner Flughafens mit Zement. Der Taurus pendelt meist zwischen dem Zementwerk Deuna in Thüringen und Berlin.



DAMPFLOKWERK MEININGEN
Mit Volldampf in die Zukunft

Klein, aber fein: Das Meininger Werk der DB AG

Foto: Rainer Albrecht

Thüringer Spezialisten

Fast 120 Mitarbeiter im Meininger Dampflokwerk der DB AG sorgen dafür, dass es hierzulande noch auf den Schienen dampft. Sie bewahren Dampfloks sowie alte Techniken und polieren kräftig das Image des nicht immer unumstrittenen Bahnkonzerns auf.

Ja, längst habe er seine rechte Hand wieder gewaschen, bekennt Uwe Leifheit, Vertriebsleiter des Dampflokwerks Meiningen, lachend, aber er sei schon stolz gewesen, dass ihm der englische Thronfolger Prince Charles die Hand reichte. Dank der Thüringer Spezialisten kann der Prince of Wales mit einer nagelneuen Lok dampfbespannt durch sein Reich reisen. Als Leifheit die persönliche Einladung zur Taufe der A1-Peppercorn-Dampflok auf den Namen „Tornado" durch Prince Charles und seine Gemahlin Camilla erhielt, zögerte er keine Sekunde und reiste in seiner Freizeit nach York.

Im Jahr 1991 war 24 009 in Meiningen. Sie war eine der ersten Loks, die nach der Wende aus dem Westen nach Thüringen kamen.

Dampfverrückt seien die Briten, aber sie waren nicht in der Lage, für den spektakulären Neubau der 160 km/h schnellen und 170 Tonnen schweren Pacific-Lok einen Kessel anzufertigen. Im beschaulichen Meiningen, unweit der bayerischen und hessischen Grenze, fanden die Briten Hilfe beim Dampflokwerk der DB AG.

Dass es diesen Expertenhort heute noch gibt, war in den vergangenen 20 Jahren seit dem Mauerfall nicht immer gewiss, denn unter gewinnorientierten Gesichtspunkten wäre in der Theaterstadt vermutlich schon der letzte Vorhang für die Dampflokbauer gefallen.

Aber sie haben sich behauptet, haben gekämpft und mussten dabei auch ordentlich Federn lassen. Von ehemals rund 2000 Mitarbeitern zu Wendezeiten sind heute noch knapp 120 im Werk.

Seit 2003 ist Jürgen Eichhorn Leiter in Meiningen, das Werk kennt er seit 1974: „Damals habe ich hier angefangen zu lernen und war immer in Meiningen. Später habe ich ein Fernstudium begonnen und wurde Elektroingenieur. Meine Ingenieurtätigkeit begann in der Arbeitsvorbereitung, dann kam die Phase der Restrukturierung nach der Wende. Wir waren ja einmal ein ziemlich großer Betrieb, der zurückgefahren werden musste. Das habe ich jahrelang betreut. Zuletzt war ich Fertigungsleiter." →

Foto: Rainer Albrecht



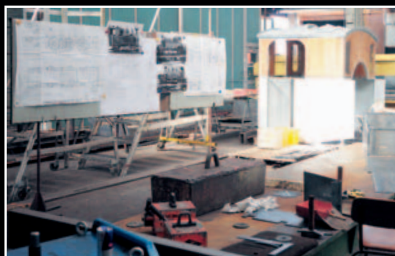
In der Rohrwerkstatt werden die Kesselrohre präpariert. Auf dem Bild werden Überhitzerrohre verschweißt.

Foto: Emersleben



Neue Stirnwände bekamen zahlreiche Ea-Güterwagen der DB AG in Meiningen.

Fotos (4): Alkofer



Der Ik-Arbeitsplatz in der großen Lokrichthalle. Rechts ist das hölzerne Führerhaus zu sehen.

Foto: Rainer Albrecht



Ein neuer geschweißter Dampflokzylinder erhält Anfang der 1990er-Jahre noch Bohrungen für die Zylinderdeckel.

Eichhorn erinnert sich an schwierige Phasen: „Zur Wendezeit wurden hier Dampfspeicherloks sowie -spender gebaut und die Meininger Schneepflüge. Wir haben damals schon Güterwagen betreut, vor allem zweiachsige Zementgüterwagen und Neubau betrieben in Form von Drehgestellen für die Berliner S- und U-Bahn. Wir waren zu der Zeit schon breit aufgestellt. Die Hauptaufgabe in den 1990er-Jahren war die Anpassung des Werkes an neue Rahmenbedingungen. Das war vor allem mit Personalabbau verbunden.“

Im letzten Jahrzehnt hatten die Meininger einen starken Fürsprecher, den jüngst zurückgetretenen Bahnchef Hartmut Mehdorn, der sich bei einem Werksbesuch von der Einzigartigkeit der Dampflokschmiede überzeugte. „2000 fiel die Entscheidung, das Werk in seinem heutigen Stil zu führen“, erzählt der immer ein wenig ruhelos wirkende Werksleiter: „Vergleichbare Werke wurden damals zum Verkauf vorbereitet. Der Vorstand entschied jedoch, entscheidend unterstützt von Hartmut Mehdorn, dass Meiningen bei der Bahn bleibt, als Werk für historische Fahrzeuge.“ Einzige Bedingung sei stets die schwarze Null gewesen. „Wir werden nicht bezuschusst und tragen uns seitdem selbst. Da machen wir alles dafür“, bekräftigt Eichhorn.

Im Frühjahr 2009 läuft das Geschäft rund. Uwe Leifheit, der vermutlich fast alle (Museums-)Dampfloks in Europa kennt, und seine Kollegen akquirierten zahlreiche Aufträge, und die Bücher in Meiningen sind für dieses Jahr gut gefüllt. Am heutigen Freitag, 3. April 2009, sind an der Dampflok 99 7241 der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) noch ein paar Abschlussarbeiten nötig. Sie erhielt gerade eine Hauptuntersuchung inklusive neuem Rahmen und einige zusätzliche





Einen Durchmesser zwischen zehn und 20 Zentimetern haben diese Spezialbohrer für Stahl.

Die Sicherheitsventile der 99 7241 werden am 2. April 2009 neu eingestellt. Bei 14,4 bar müssen sie öffnen.

lebensverlängernde Maßnahmen. Aus einem VW-Bus mit Dresdner Kennzeichen wurden geradeeben zwei Federpuffer für die sächsische Schmalspurdampflok Ik Nr. 54 ausgeladen. Deren Endmontage beginnt demnächst. Für die kleine Lok haben die Meininger Fahrwerk und Kessel gebaut. Die übrigen Teile sind Sachspenden der sächsischen Industrie. Sofern alles passt, soll das Maschinchen diesen Sommer fahren. Mehrere Wagen der HSB und der RüBB verteilen sich zwischen den Gleisen 5 bis 16 der Lokrichthalle. Sie warten auf Hauptuntersuchungen. Fast abgeschlossen sind die Arbeiten an der Stuttgarter Parkbahnlok „Tazzelwurm", die →



Uwe Leifheit gibt sein Bestes und ist viel unterwegs, damit die Meininger Arbeit haben.

Fotos (2): Leifheit



Der Prince of Wales nebst Gemahlin übernahm in York persönlich die Taufe der A1-Tornado im Februar 2009.

Foto: Emersleben



Schneepflüge aus Meiningen, ein stehender Begriff. Schon zu DR-Zeiten halfen ungewöhnliche Produkte zum Überleben.



Große Drehkräne für DB-Netz-Notfalltechnik gehören zum festen Zusatzprogramm der Meininger.

Fotos (3): Alkofer

Arbeiten an Dampfloks sind anstrengend und für die älteren Mitarbeiter besonders beschwerlich.

Foto: Schmidt





demnächst wieder am Killesberg dampfen wird. Und im Rundschuppen wartet schon das nächste bemerkenswerte Projekt: Der Koloss 95 027 wartet auf freie Kapazitäten im Werk, damit er voraussichtlich ab Herbst als Attraktion auf der Rübelandbahn eingesetzt werden kann. Für eine Hauptuntersuchung bleibt eine Lok ungefähr ein Vierteljahr im Werk. „Wir haben auch schon 35 Lokomotiven mit mehr oder weniger großen Reparaturen im Jahr gemacht", so Eichhorn. Zur Zeit sei man aber etwas anders aufgestellt: „Wir machen vermehrt Hauptuntersuchungen an historischen Wagen." Aber 60 bis 70 Prozent des Meininger Arbeitspensums nehmen die Dampfloks in Anspruch.

Vielseitigkeit ist hier Trumpf. „Jeder Tag ist eine neue Herausforderung. Ich habe noch nie an einem Tag Dasselbe gemacht, wie am Tag zuvor und das gilt mit Sicherheit für 80 Prozent der Mitarbeiter," so Eichhorn, dessen Handy während des Gesprächs immer wieder klingelt. Der Diplom-Ingenieur ist ein gefragter Mann. Flexibilität sei eine der wichtigsten heutigen Voraussetzungen, so Eichhorn: „Wir stellen deshalb jetzt nicht mehr Leute ein, auch wenn wir im Moment die Arbeit hätten. Die Mitarbeiter sammeln Überstunden auf Zeitkonten und wir nutzen die Tarifverträge der Bahn, um, falls



Auch diese Federpakete gehören noch nicht zum alten Eisen.

Die große Richthalle im April 2009 (o.) und im August 1980. Die Zeiten, in denen zwei Loks der Baureihe 44 und andere große Dampflokomotiven gleichzeitig in der Halle stehen, kehren sicher nicht wieder.



Foto: Slg. Garn

einmal weniger zu tun ist, die Leute auch mal nach Hause schicken zu können." Dann werden Überstunden abgefeiert, statt Entlassungen geschrieben.

Die aktuelle Rezession ist im Dampflokwerk noch nicht angekommen. Man lebt hier noch von der guten Konjunktur der vergangenen drei Jahre. „Das spürten auch Museen, Museumsbahnen und Vereine. Die Lokomotiven haben sich hier die Klinke in die Hand gegeben", schildert Manfred Ziegerath, Sprecher DB-Fahrzeuginstandhaltung, die nahe Vergangenheit. Die Zukunft wird nicht einfach und die Mitarbeiter des Dampflokwerkes bewegen sich auf schwierigem Terrain. Zu ihren Kunden gehören eben auch kleinere Ver- →

Der Neubau 99 2324 für den Molli

Für die Mecklenburgische Bäderbahn Molli baute das Dampflokwerk im vergangenen Jahr eine neue Lok. Die 99 2324 war auch für die Meininger etwas Besonderes, so Jürgen Eichhorn: „Wir arbeiten hier eigentlich nur an Unikaten, aber so eine Neubaulok von Anfang an, das war schon eine Herausforderung." An der Molli-Lok stammt kein Teil von einer anderen Lok, „außer der Pfeife und das war ein Wunsch des Kunden", so der Werksleiter. Außer Normteilen und Halbzeugen sind alles Meininger Einzelanfertigungen!



Im Frühjahr 2009 ist die Neubaulok im Probebetrieb.

Foto: Methling

Fotos (4): Alkofer

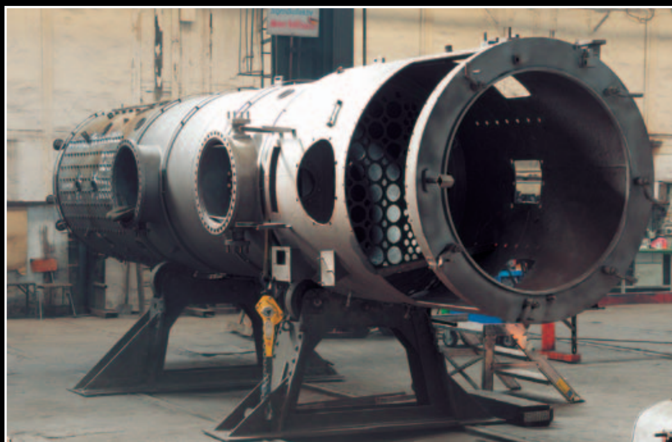


Bohren mit Präzision: Zwei große Treibradsätze werden am 2. April 2009 bearbeitet.

Foto: Schmidt



Am 16. Februar 1993 werden in der Kesselschmiede Bleche gebogen. Anfang der 1990er-Jahre wurden in Meiningen viele Loks gemacht.

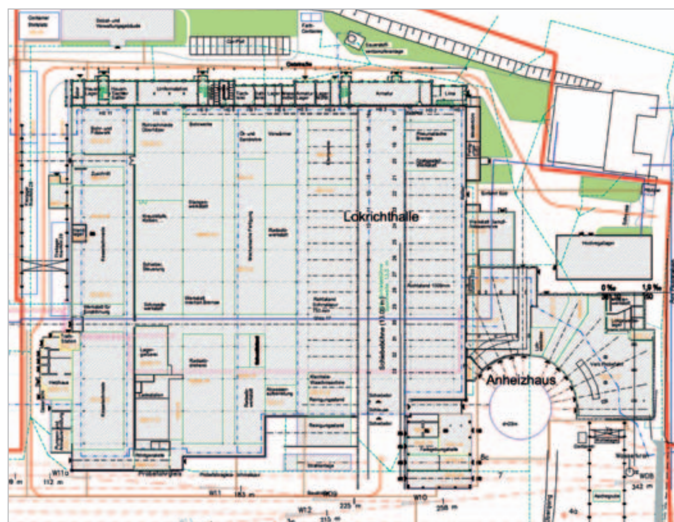


Der Bau eines neuen Kessels für eine Dampflok erreicht je nach Größe schnell hohe Summen im sechsstelligen Bereich.



Die Ik-Puffer sind schon fertig und warten auf den Einbau. auch sie wurden von einer sächsischen Firma gestiftet.

Grafik: Dampflokwerk



Das heutige Areal des Dampflokwerkes.

eine, die häufig von der Hand in den Mund leben. Für das Werk besteht immer die Gefahr, dass den Vereinen bei Aufträgen auf halbem Weg die finanzielle Luft ausgeht. „Es ist meine Aufgabe, das Risiko zu minimieren, aber wir leben nicht von den kleinen Vereinen, sondern von unseren Stammkunden", betont Eichhorn. Trotzdem sei es wichtig, Aufwand und Kosten vor Arbeitsbeginn möglichst genau zu taxieren. Der Chef ist dann oft selbst vor Ort, wenn es um die Begutachtung von Loks geht, „so groß sind wir nicht und so viele, die das können, haben wir auch nicht." Als erstes wird vor Ort ein Informationsangebot gemacht und dann, falls der Kunde damit einverstanden ist, kommt die Lok ins Werk und wird zerlegt. In Anwesenheit des Kunden wird die Lok befundet und die nötigen Arbeiten protokolliert. Anhand dieses Protokolls wird das Angebot präzisiert und der Preis festgelegt. „Durch diese Vorgehensweise verlieren wir zwar auch Kunden, aber wir machen keine Dumping-Angebote", betont der Leiter und der Kunde erlebe keine unangenehmen Überraschungen. Das sei für beide Vertragspartner gleichermaßen von Vorteil.

Die Mitbewerber der Meininger befinden sich überwiegend im benachbarten osteuropäischen Ausland, in Polen, Tschechien oder Rumänien, wo vor allem die Lohnkosten deutlich niedriger sind. Werksleiter Eichhorn weiß die Fähigkeiten der Konkurrenz gut einzuschätzen: „Die (Polen) können einiges und machen auch Sachen, die wir nicht mehr machen, wie Kesselnieten oder Kupferbuchsen reparieren. Das ist so kostenintensiv, das würde niemand mehr auf unserem Preisniveau bezahlen." Eichhorn kennt aber auch die Stärken seines Werkes: „Wir wissen, dass wir nicht die Günstigsten sind, aber wir setzen konsequent auf Qualität. Unsere Stammkunden wie etwa die HSB oder der Molli aus Bad Doberan und jetzt wieder die Rügensche Bäderbahn sowie die Pressnitztalbahn kommen gerade deshalb zu uns. Der Preis ist sicher wichtig, aber es muss auch die Qualität dazu passen." Gerade für professionelle Bahnen ist diese Wertarbeit entscheidend. „Es gibt natürlich einen Unterschied bei den Qualitätsansprüchen eines Vereins, der zehnmal im Jahr fährt, im Vergleich zur HSB, die mit ihren Loks täglich auf den Brocken muss", so Eichhorn. In Meiningen arbeiten aktuell 80 Mann

plus zwölf Azubis in der Fertigung sowie 25 Angestellte in der Verwaltung. „Wir haben einen hohen Altersschnitt, das hat auch Nachteile, aber ohne die Erfahrung unserer Leute, die hier schon 30, 40 Jahre arbeiten, hätten wir eine Neubaulok nicht machen können. Und ein Teil der Azubis, die über die Jahre den Erfahrungsschatz der älteren Mitarbeiter weitertragen sollen, wird stets übernommen.

Meiningen ist längst ein Aushängeschild der DB AG und die nur etwas mehr als 100 Mitarbeiter sind überproportional bekannte Imageträger: „So sehe ich auch unsere Aufgabe im Konzern. Wir sind ein Unikat und gehören nicht zum unmittelbaren Kerngeschäft. Aber das positive Image ist etwas, was Meiningen dem Konzern zurückgeben kann", ist Eichhorn überzeugt. Die Thüringer profitieren aber auch vom Konzern, der von Zeit zu Zeit aushilft und seinen schützenden Mantel ausbreitet.

Ein Paukenschlag ist auch wieder aus dem Dampflokwerk zu hören. Ein bis zwei Kessel für australische Pacific-Schnellzugdampfloks sind im Gespräch. Die Australier wurden über den Neubau der A1-Peppercorn auf Meiningen aufmerksam. Diesmal sollen die Thüringer Bau und Einbau übernehmen. Wenn alles klappt, fliegt nächstes Jahr ein Team vom Dampflokwerk nach Down Under, aber nicht in die Ferien. *Stefan Alkofer*

Die Radsatzwerkstatt in den Meininger Hallen ist im April 2009 gut gefüllt.



Foto: Emersleben

Zwei, die häufig miteinander zu tun haben: DB-Museumsleiter Dr. Jürgen Franzke (li.) und Jürgen Eichhorn vom Dampflokwerk.

Abgesang



Selten sah man Hartmut Mehdorn in der Ergebenheitspose. Jetzt bot er den Rücktritt an.

Er begann furios und mit schonungslosen Analysen, sanierte und drängte auf den Börsengang. Am Ende verlor er jedes Maß: Hartmut Mehdorn prägte eine Ära bei der DBAG.

Und so sah er sich am liebsten: Straffen Schrittes, die Dinge in der Hand haltend; Berlin Hauptbahnhof, 2007.

Fotos (3): Bodo Schulz

Integrierter Konzern, Börsengang, Zukäufe – die Ära Mehdorn



Wohl fühlte sich der im Wuchs kleine „größte Bahnchef aller Zeiten" im Kreise von Kollegen ausländischer Bahnen wie hier bei der Präsentation eines gemeinsamen Güterzugprojektes.

Napoleon bewundere er, und mit Napoleon wäre er gerne unterwegs gewesen, sagte Hartmut Mehdorn einmal im Zeitungsinterview. Parallelen sind nicht zu übersehen. Klein von Wuchs und doch von kaum zu bändigender Energie, schnell im Vorpreschen und wenig diplomatisch, dazu der Drang, viel zu besitzen und viele zu beherrschen – am Ende der Verlust für jedes Maß und jegliches Gespür: Das gilt durchaus für beide. Und beide gingen nicht freiwillig.

Hartmut Mehdorn folgte im Dezember 1999 dem unaufgeregt, aber glücklos agierenden Johannes Ludewig, in dessen kurze Amtszeit (Juli 1997 bis September 1999) das ICE-Unglück von Eschede fiel und dem die Politik den gewünschten Schwung zum weiteren Gedeihen der privatisierten Bahn nicht mehr zutraute.

Forschheit und Entscheidungsfreude bewies Hartmut Mehdorn vom Start weg. Im Frühjahr 2000 präsentierte er eine fern jeder Schönfärberei gelegene Analyse, die große Fragezeichen hinter fast alle Großprojekte setzte und die in der Tat zu deren Überarbeitung und zeitlicher Neueinordnung führte. Realismus, am Ergebnis orientiert: Diesem Mehdorn war die dringend fällige Umsetzung wichtiger Ziele der Bahnreforn zuzutrauen. Was sich gut anhörte, diente der (Bundes-) Politik aber mehr und mehr dazu, sich von der Gestaltung des deutschen Eisenbahnwesens zu verabschieden und diese „dem Mehdorn" zu überlassen!

Denn ebenso von Anfang an stellte Mehdorn Weichen, die einen Teil des heutigen Dilemmas der DB AG ausmachen. Er trieb die Zusammenfassung der inzwischen entstandenen DB-Einzelgesellschaften unter dem Schlagwort „integrierter Konzern" massiv voran. Ein zentrales, wenn nicht das zentrale Ziel der Reform war jedoch, dass endlich Kostentransparenz zwischen Fahrweg und Betrieb herrschen sollte!

Sein Ziel war ein wirtschaftlich gut dastehender Logistikkonzern, der mit Zukäufen und Expansion bis nach Übersee das Kerngeschäft Schienenverkehr zunehmend aus dem Auge verlor. Nur ein Indiz dafür ist, dass die DB AG auf mehreren Kontinenten im Speditionsgeschäft tätig, ihr Ruf als Eisenbahnunternehmen im Heimatland jedoch verheerend ist.

Das zeigen beispielsweise die ständig gestiegenen Fahrpreise seit seinem Amtsantritt um fallweise bis zu 70 Prozent, das belegt das grandiose Scheitern des neuen Fahrpreissystems Ende 2002, dessen Entwicklerin gehen musste, und nicht zuletzt die kalte Abwicklung des hervorragend funktionierenden Interregio-Zugsystems. Bei all dem bewies Mehdorn kein Eisenbahner-Gespür.



Der 57-jährige Dr. Rüdiger Grube hat Erfahrungen mit komplexen Konzernstrukturen, gute wie schlechte.

Foto: Daimler-AG

Das Geschäftsverhalten von Konzern und Vorstandsvorsitzendem wurde begleitet von einer katastrophalen Informationshandhabung gegenüber Presse, Politik und Öffentlichkeit, die selbst vor Unterstellungen, Einschüchterungen (bis hin zu Mitgliedern des Bundestags-Verkehrsausschusses) und Bespitzelungen nicht Halt machte. Der ruhmlose Abgang Mehdorns hat nicht nur die Seite eines Vorstandsvorsitzenden mit Realitätsverlust.

Wie angedeutet, hat die Bundespolitik einschließlich und vor allem ihrer Verkehrsminister den Unterschied zwischen der Eisenbahn als Verkehrssystem und der DB AG als einem in diesem Sys-tem tätigen Unternehmen nie begriffen, vielleicht abgesehen von wenigen Fachpolitikern. So lange „der Mehdorn", sagten und dachten sie, „die Bahn im Griff" habe, interessierten sich Bundeskanzlermt, Bundeskabinett und Regierungsfraktionen nicht weiter für sie. Und da die Besetzung der Ministerien weniger nach fachlicher Eignung und Notwendigkeit als vielmehr nach politischem Proporz geschieht, nimmt es nicht Wunder, dass stets Menschen zum jeweiligen Verkehrsminister berufen wurden, die mit der Komplexität des Themas Verkehr und Eisenbahn nicht vertraut waren.

Insofern hat die Politik die Ergebnisse von Mehdorns Bahnführung durch Unterlassung mit zu verantworten. Da spielt es schon keine Rolle mehr, dass alle Minister, von Müntefering über Klimmt, Stolpe, Bodewig und Tiefensee, dem durchsetzungsfähigen Mehdorn auch menschlich nicht gewachsen waren.

Dass ein neuer Bahnchef nach Jahrzehnten endlich einmal wieder aus dem Eisenbahnwesen kommt, war von der Bundespolitik folgerichtig nicht zu erwarten. Dr. Rüdiger Grube, bislang Daimler-Manager, soll nun das Unternehmen führen. Während sich die Gewerkschaften mit Grube arrangieren, sehen Umwelt- und Verkehrsverbände und Politiker der Oppositionsparteien die Personalie mit großer Skepsis. Zweifellos macht Grube einen angenehmeren Eindruck als sein Vorgänger. Das allein reicht für einen Neuanfang jedoch nicht.

Henning Bösherz

Es war nicht alles falsch

Entgegen dem öffentlichen Eindruck, war Hartmut Mehdorns Ansehen innerhalb der DB AG nicht so schlecht, falls man sich nicht gerade unter GdL-Lokführern aufhielt. Wer seine Ohren aufsperrte, vernahm auch Sympathie und Zustimmung zur Politik des Bahn-Chefs. Der Mann, der laut Ex-Kanzler Gerhard Schröder den „zweitverrücktesten Job" der Republik innehatte, stellte sich meist vor seine Mitarbeiter und schlüpfte oft in die Rolle des öffentlichen Sündenbocks, wo er es einfacher hätte haben können. Zehn Jahre an der Spitze der Bahn, mit ihren Millionen Beratern vom Fahrgast bis zum Verkehrsminister, die stets alles besser wissen, muss man ihm erst nachmachen. Manche werden Mehdorn noch vermissen. ***al***

Foto: B. Schulz



Sperren, aufreißen, alte Schwellen entfernen, neue verlegen, schottern, stopfen: Früher als geplant wird die Strecke erneuert.

Von März bis Juni muss die für den Fernverkehr wichtige Strecke Hamburg – Berlin gesperrt werden. Der Grund: Schadhafte Schwellen.

AUFGERISSEN

Aller Anfang ist schwer, heißt ein unausrottbares Sprichwort, auch wenn es Gegenbeispiele gibt – siehe den Bundesliga-Start von Hoffenheim. Dort fühlt man sich in der Rückrunde allerdings eher an eine Baustelle erinnert, die nicht so recht fertig werden will. Weiter im Norden, zwischen Berlin und Hamburg, müssen die Fans von HSV und Hertha BSC, natürlich auch die von St. Pauli und dem 1. FC Union, wie alle anderen Bahnreisenden derzeit Umleitungen und Ersatzverkehre über sich ergehen lassen. Und dort schien sich das Sprichwort zu bewahrheiten: Nicht wie geplant und angekündigt am ersten, sondern wegen Frostgefahr erst am 14. März dieses Jahres begannen die Bauarbeiten zwischen Berlin und Wittenberge. Die bereits ausgearbeiteten Baufahrpläne mussten nochmals mit zeitweiligen Regelungen überbrückt werden.

Anlass für die erneuten Gleisbauarbeiten war ein Problem, das sich bald nach Abschluss des Streckenausbaus 1997 zeigte. Damals nahm man die Strecke zweigleisig und durchgehend elektrifiziert auf der Gesamtlänge wieder in Betrieb, aber nur für 160 km/h. Die Schwellen in weiten Bereichen zwischen Nauen und Wittenberge zeigten bald Risse. Das bei der Deutschen Reichsbahn bekannte Problem des Schwellenfraßes, auch Schwellen-AIDS genannt, stellte sich ein. Zunächst war man sich bei der DB AG über das Ausmaß der Schäden nicht klar und hoffte, Schwellen und Strecke würden eine Weile durchhalten.



Foto: Brüggemann

Die Strecke Uelzen – Salzwedel – Stendal ist eingleisig und sieht statt stündlicher ICE sonst nur ein IC-Paar pro Tag.

Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 wurde, nach dem endgültigen Aus des unsäglichen Transrapid-Projektes, die Strecke für 230 km/h in Betrieb genommen, was Fahrzeiten von rund eineinhalb Stunden für die ICE ermöglichte und der Bahn im Wettbewerb des Verkehrs von City zu City unschlagbare Vorteile gab. Die Fahrgastzahlen sprachen für sich, noch nie waren so viele Menschen zwischen Berlin und Hamburg mit der Eisenbahn unterwegs! Die mit den höheren Geschwindigkeiten und der dichteren Zugfolge verbundenen Belastungen schadeten jedoch den vor noch nicht einmal zehn Jahren verlegten Schwellen zusätzlich.

So reifte ab Mitte 2008 eine Entscheidung: Es blieb keine andere Wahl als ein schnellstmöglicher Austausch der betroffenen Schwellen. Dazu musste jedoch die gesamte Strecke zwischen Nauen und Wittenberge für den Betrieb gesperrt werden. Nur mit dieser Vollsperrung sind komplexe Arbeiten in einem vorgegebenen Zeitrahmen möglich. Und der ist eng.

Bis Ende Juni will die Deutsche Bahn AG fertig sein, um rechtzeitig zu Beginn der Ferien- und Urlaubssaison wieder ihr vollständiges Programm anzubieten. Bis dahin werden die meisten ICE über Stendal – Uelzen umgeleitet, eine nur eingleisige und für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegte Strecke. Das hat Fahrzeitverlängerungen von bis zu 45 MInuten zur Folge. Bis auf ein IC-/EC-Paar enden die von und über Prag führenden Züge nach Hamburg in Berlin. Auch der ICE Berlin – Kopenhagen wird während der Bauarbeiten auf den Laufweg Hamburg – Kopenhagen verkürzt.

Im Regional- und Nahverkehr gibt es akzeptable Lösungen: Die Regionalexpresse Berlin – Stendal werden als Ersatz für die entfallenden RE der Hamburger Bahn bis Wittenberge – Schwerin verlängert. Nicht zu ersparen ist den Fahrgästen der Schienenersatzverkehr an der unmittelbaren Baustrecke mit Bussen. Außerdem versüßt die DB AG die Umstände mit ausgeweiteten Kulanzregelungen und zeitweiligen Sonderleistungen. *Henning Bösherz*

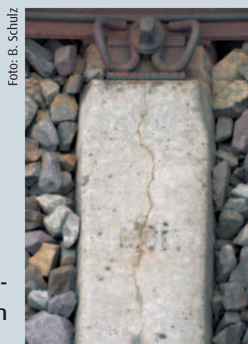


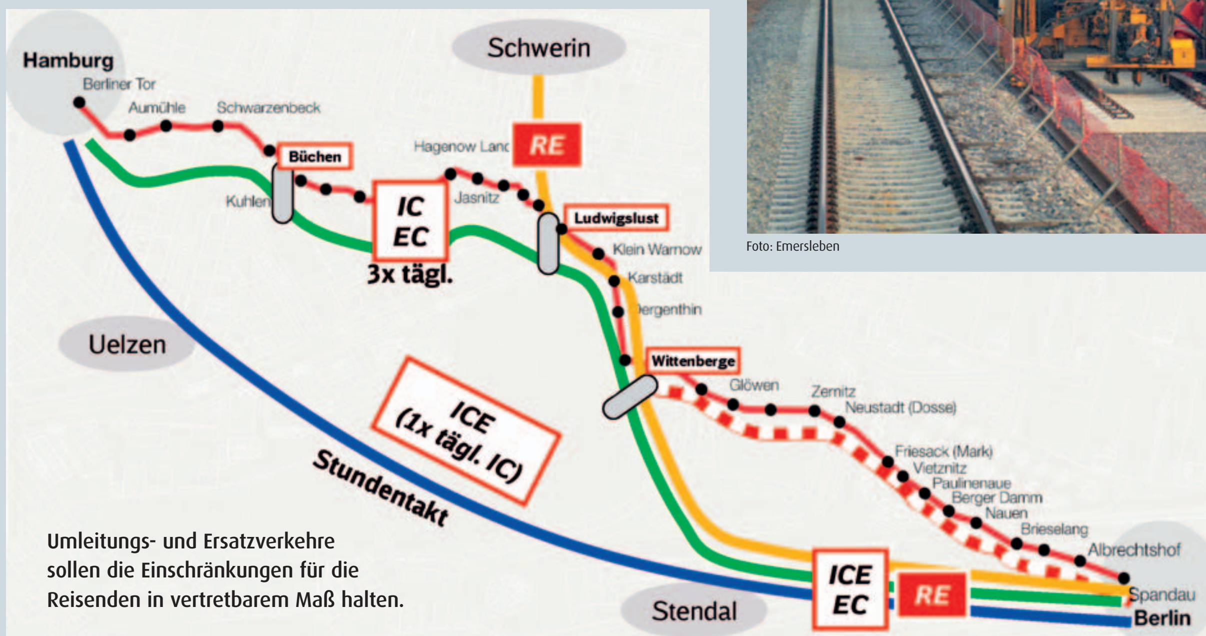
Foto: B. Schulz

Nach der Aufnahme des ICE-Schnellverkehrs wuchsen die Schäden an den Schwellen schneller als gedacht .



Foto: Emersleben

1997 liefen die Bauarbeiten für die Magistrale auf Hochtouren. Noch ging man von dauerhaft haltbaren Schwellen aus.



Umleitungs- und Ersatzverkehre sollen die Einschränkungen für die Reisenden in vertretbarem Maß halten.

Grafik: DB AG

Vor allem zu Dampflokzeiten war die Hochsauerländer Steigungsstrecke der oberen Ruhrtalbahn von Nuttlar bis Elleringhausen ein Erlebnis.

Die Olsberger RAMPE

Obere Ruhrtalbahn: Ab Bestwig bis nach Brilon Wald war das Nachschieben Pflicht.



Karte: DB AG





Steuerwagen voraus passiert 218 138 mit RE nach Kassel den Abzweig Nuttlar der Stichstrecke nach Winterberg am 13. Juni 1998, derweil am 24. April 2003 die 612-Doppelgarnitur aus der Gegenrichtung freie Fahrt hat.

Fotos (3): Rotthowe

Selbst nach über 50 Jahren bleibt sie in lebhafter Erinnerung, meine erste Begegnung mit der oberen Ruhrtalbahn.

Schuld ist der Abschluss einer Schulwanderung von Warstein durch den Arnsberger Wald nach Eversberg mit dem dortigen herrlichen Blick von der Burgruine ins schöne Ruhrtal. Die noch kindliche Begeisterung für die Eisenbahn lenkt automatisch den Blick auf eine zweigleisige Bahnstrecke im Talgrund. Das Woher und Wohin dieses Schienenstrangs ist damals noch ein großes Geheimnis. So bleibt es vorerst bei einem interessanten Erlebnis im Gepäck Richtung heimatlichem Münsterland.

Im Jahr 1953 folgt ein neuer Aufbruch ins Land der 1000 Berge. Mit dem Fahrrad geht's über die B 7. In Antfeld bei Brilon wird abermals eine Bahnlinie gesichtet. Diesmal schnauft auch bergfahrend eine P8 (38.10) mit einem Personenzug über die Strecke und passiert dabei die Blockstelle Antfeld. In diesem Augenblick ist es noch unklar, dass es sich um denselben Schienenstrang wie aus Schülerzeiten handelt. Un- →



Geschafft! 01 1084 hat mit dem D-Zug 397 Köln – Kassel im September 1964 Elleringhausen erreicht und wird in Brilon Wald die Schiebelok verabschieden.

Im Sommer 1953 passiert eine 38.10 mit Personenzug nach Brilon Wald die Blockstelle Antfeld und überquert die B7. 50 Jahre später, am 14. April 2003, nimmt 612540 als RE gen Warburg die Antfelder Kurve.



bekannt ist mir zu diesem Zeitpunkt ebenfalls, dass die obere Ruhrtalbahn allsbald ab Olsberg das namensgebende Flusstal verlassen wird und nun der Wasserscheide zwischen Rhein und Weser nächst Brilon Wald entgegenstrebt.

Schon in Bestwig-Nuttlar wird aus der Talbahn eine Bergstrecke mit Steigungen von 1:69 über Block Antfeld, Bahnhof Olsberg und Elleringhausen bis zum dortigen 1393 Meter langen gleichnamigen Tunnel, in dem sich auch der Brechpunkt befindet. Für die Bergisch-Märkische Eisenbahn damals eine technische Herausforderung, die eine gut zweijäh-



Zu Pfingsten 1964 schiebt die Bestwiger 383771 bei Olsberg den Eilzug 529 mit Zuglok 031017 nach, während 628541 am 24. April 2003 als RE bei Antfeld auf dem Weg nach Hagen ist.



Fotos (4): Rotthowe

rige Bauzeit erforderte. Der Anstieg aus dem Ruhrtal zur Wasserscheide ist das buchstäbliche Kuckucksei im Teilstück der beabsichtigten Fernverbindung mit den Zielen in Mitteldeutschland und Berlin. Der D 29 Aachen – Berlin Potsdamer Bahnhof machte langjährig diesen Anspruch deutlich. Die Teilung Deutschlands machte leider aus dem D 29 den E 529 mit dem neuen Endziel Braunschweig.

Während der Ursache dieser Wirkung, im Zweiten Weltkrieg, rollten hier als dritter wichtiger West-Ostverbindung zwischen Ruhrgebiet und Mitteldeutschland, neben den Strecken über Bielefeld – Hannover und Altenbeken – Ottbergen, pausenlos die Güterzüge mit Rüstungs- und Nachschubmaterial unter der Flagge der Propaganda-Parole „Räder müssen rollen für den Sieg". Im Bahnbetriebswerk (BW) Bestwig herrschte in dieser Zeit Hochbetrieb, allein wegen der Bereitstellung der dringend benötigten Schiebelokomotiven.

Nachschub aus Bestwig nur noch bei Zugverstärkungen im Festtagsverkehr

Nach Kriegsende und mit der Zonengrenze ist das schlagartig vorbei. So entschließt sich die junge Bundesbahn, den restlichen Güterdurchgangsverkehr ins andere Deutschland auf die Strecke Hamm – Bielefeld – Hannover und über die Knoten Altenbeken und Ottbergen zu verlagern.

Lange, schwergewichtige Züge gibt es hier also nur noch im Personenverkehr. Besonders während der Zugverstärkungen an Festtagen kommt das BW Bestwig zu neuen Ehren in Sachen Schiebelokgestellung. Der D 397 nach Kassel, der erwähnte E 529 Aachen – Braunschweig, aber auch der inter- →

Durchs reizvolle Land der 1000 Berge führt die obere Ruhrtalbahn, die Hagen mit Warburg verbindet.

Siuerlänner Klimm-Züge


Foto: Helmut Säuberlich

Illustrer Gast bei der 100-Jahrfeier des Bw Bestwig war 10 001 am 14. September 1973.

● Mit königlich-preußischer Konzession vom 1. Oktober 1866 begann die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft im März 1868 mit dem Bau der oberen Ruhrtalbahn, die auf 151,2 Kilometern seit dem 6. Januar 1873 Hagen in Westfalen mit dem ebenfalls westfälischen Warburg verbindet.

Die in vier Teilabschnitten gebaute und eröffnete Bahnlinie nutzt auf den ersten knapp 15 Kilometern von Hagen bis Schwerte die heutige dreigleisig ausgebaute und elektrifizierte Kursbuchstrecke (KBS) 455, um sodann als KBS 435 entlang der Ruhr über Fröndenberg, Neheim-Hüsten, Arnsberg, Meschede, Bestwig, mit dem Abzweig Nuttlar der seit Ende Mai 1992 nur noch bis Winterberg existierenden ehemaligen Ruhr-Eder-Bahn, und Olsberg zu führen. In Olsberg verlässt die obere Ruhrtalbahn das namensgebende Flusstal endgültig, um auf der schon zuvor am Abzweig Nuttlar beginnenden so genannten Olsberger Rampe den Rothaarsteig, die Wasserscheide zwischen Rhein und Weser, zu erreichen. Der Brechpunkt befindet sich im 1393 Meter langen Elleringhauser Tunnel, hinter dessen Ostausgang die Strecke den Bahnhof Brilon Wald erreicht. Von dort verläuft die nun eingleisige obere Ruhrtalbahn – schon 1984 wurde das zweite Gleis bis Scherfede abgebaut – bergab ins Hoppecketal, um sodann ab Niedermarsberg dem Tal der Diemel bis nach Warburg zu folgen.

Die tunnelreiche Strecke – zwischen Arnsberg an der Ruhr und Beringhausen im Hoppecketal gibt es auf 56 Kilometern nicht weniger als sieben Tunnel – erschließt das Hochsauerland sowie über den Anschluss in Brilon Wald das hessische Upland mit Willingen und Usseln sowie die alte Hansestadt Korbach. Die obere Ruhrtalbahn gilt aufgrund ihrer Streckenführung und der reizvollen Landschaften noch immer als eine ebenso bemerkens- wie besuchenswerte Bahnlinie, wenngleich die letzten Bundesbahndampfloks im Planeinsatz anno 1971 verschwanden und mit ihnen das oft spektakuläre Nachschieben von Bestwig bis Brilon Wald.

Die Olsberger Rampe, auf der vom seinerzeitigen Stellwerk am Abzweig Nuttlar bis zum Brechpunkt im Elleringhauser Tunnel auf knapp 13 Kilometern nicht weniger als 150 Höhenmeter zu überwinden waren, stellte von Beginn an hohe Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven, zumal im bis zum


Foto: Archiv Haucke

Keine Verkaufsbude auf dem Schützenfest, sondern Bestwigs erster Bahnhof posiert hier ganz in Holz.

Ostersonntag, 29. März 1964: 01 1105 kämpft sich fotogen mit dem D-Zug Köln – Kassel, unterstützt von einer 50 aus Bestwig, bei Olsberg bergauf.

218 146 verlässt am 14. Februar 1984 mit dem Eilzug 2844 Marburg – Köln den Elleringhauser Tunnel, in dem sich der Brechpunkt der Steigungsstrecke befindet, Richtung Westen.



Fotos (3): Rotthowe



Mit dem Eilzug nach Warburg ist die Hagener Schnellzuglok 03 1081 im Juni 1963 auf Bergfahrt zwischen Olsberg und Elleringhausen unterwegs.

nationale Eilzug 768 Amsterdam – Bad Wildungen sind auf Unterstützung aus Bestwig angewiesen.

Unvergessen bleibt mein persönliches Erlebnis an der Rampe bei Olsberg während der Osterfeiertage 1964. Ein unverhoffter Wintereinbruch sorgt für ideale Bedingungen beim überschweren D 397: Während die Kassler 011105 röhrend vor der langen Wagenschlange den Berg erklimmt und mit grauschwarzer Rauchwolke die Landschaft verdunkelt, kommt die Schiebe-50 aus Bestwig mit einer prächtigen weißen Dampffahne daher.

Im selben Jahr bei nun schönstem Pfingstwetter sind es wieder die überlangen Züge, die auf der Steigung Unterstützung benötigen. Neben Güterzugloks der Baureihe 50 kommen diesmal auch die betagten P8, die später durch die Neubauloks der BR 23 ersetzt werden, zu Schiebelokehren.

Die stolzen 03.10-Schnellzugloks vom BW Hagen-Eckesey machen im Herbst 1966 den Anfang vom Abschied. Nach dem endgültigen Ende der Dampfherrlichkeit sieht die Bundesbahn die Olsberger Rampe als ideale Teststrecke für die neuen Hagener Dieselloks der Baureihen 217 und 218 im rauhen Alltagsbetrieb.

Alles Geschichte: Heute beherrschen Dieseltriebwagen der Reihen 612, 628 und 648 das Bild. *Ludwig Rotthowe*

Foto: Franz-Josef Becker



Bestwig 1991: Blick über den G-Bf aufs Areal des Bw, 1982 degradiert zur Einsatzstelle, 1984 geschlossen.

Ende des Zweiten Weltkriegs stetig wachsenden Güterverkehr. Um stets Nachschiebedienste sicherzustellen, errichtete die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft schon 1873 in Bestwig eine Lokstation mit Ringlokschuppen, aus der das Bahnbetriebswerk hervorging. Bestwig bot sich aufgrund der topographischen Verhältnisse als geeignetster Standort an. Zwischen 1918 und 1924 wurde westlich der bisherigen Lokstation ein neuer zehnständiger Ringlokschuppen mit 20-Meter-Drehscheibe gebaut. Waren zur Länderbahn- und DRG-Zeit hier hauptsächlich preußische T14, P8, G8.1, G10 und G12 beheimatet, kamen im Zweiten Weltkrieg Dampfloks der Baureihen 39, 44 und 50 nach Bestwig. Zu Bundesbahnzeiten waren dann hauptsächlich P8, nach und nach durch Neubau-23 ersetzt, 50 und VT98-Schienenbusse hier stationiert. 1982 wurde das Bw zunächst Personaleinsatzstelle des Bw Hagen-Eckesey, 1984 geschlossen. Karlheinz Haucke



Bahnhof Bestwig: Bis 1966 waren die 03.10, hier die 031012 mit der Bahnpost im Eilzug, noch im oberen Ruhrtal präsent.

Foto: Stolte, Archiv Haucke



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

***E-Mail:** redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Wehmut-Jubiläen

Betrifft: „Ein Land unter Strom", Heft 5/2009

Beim Lesen dieses Beitrags denkt man mit etwas Wehmut daran, dass in diesem Jahr zwei Strecken runde Jubiläen feiern könnten – wenn, ja wenn die DB AG mit der zu fast allem, nur nicht zum Wirken solcher Personen wie Herrn Mehdorn passen sollender Begründung „Nicht wirtschaftlich" dem elektrischen Zugbetrieb nicht längst den Garaus gemacht hätte. Vor 50 Jahren, am 21. Dezember 1959, wurde auf dem Abschnitt Merseburg – Mücheln der bis Querfurt führenden Geiseltalbahn der elektrische Betrieb aufgenommen. Bei dieser für die Braunkohleabfuhr wichtigen Nebenbahn handelte es sich um die erste neuelektrifizierte Strecke der Deutschen Reichsbahn, die nicht zum bereits vor dem Zweiten Weltkrieg betriebenen Netz gehört hatte. Vor 25 Jahren, am 15. Mai 1984, befuhr der erste mit einer Elektrolok (242144-4) bespannte Zug den zehn Kilometer langen und von der Rbd Erfurt mit eigenen Kräften elektrifizierten Streckenabschnitt Arnstadt – Neudietendorf, wodurch vor allem der Erfurter Hauptbahnhof von Umspannaufgaben entlastet wurde. Die Kreisstadt Arnstadt erhielt damit zugleich einen Halt des Städteexpresses „Rennsteig". Zum Erfurter Bahnhofsfest 1992 gab es hier gar ICE-Schnupperfahrten Arnstadt – Erfurt – Weimar und zurück (5 DM). Heute erinnern nur noch die ihrer Fahrleitungen längst beraubten Turmmaste im Arnstädter Hauptbahnhof als stumme Zeugen und Mahnmale an diese lediglich 14 Jahre währende elektrische Zeit.

Hans-Joachim Weise, 98684 Ilmenau

Gleissysteme

Betrifft: Test, Probefahrt, Unter der Lupe

Bei all den Testberichten zu Lokomotiven, Wagen und Zubehör wird das Gleissystem als eine der wichtigsten Komponenten übersehen.

Werner Leistner, E-Mail

Seltenheitswert

Betrifft: Bahnwelt aktuell, „Heimkehr", Heft 5/2009

Schon zu Zeiten der DR war die „Streichholzbrücke" in Markersbach beliebtes Fotomotiv. Bilder mit G12-bespannten Zügen auf dem Stahlviadukt wird man aber vergeblich suchen: Aufgrund zu hoher Meterlast mussten die im Bw Aue stationierten Maschinen nach Annaberg-Buchholz außen herum über Karl-Marx-Stadt fahren. Deshalb wurde die Überfahrt der Ulmer 58311 am 14. März 2009 von zahllosen Foto- und Kameralinsen begleitet. ***Thomas Böttger, 09405 Zschopau***



Foto: Tony Böttger

Einen filmreifen Auftritt hatte 58311 auf dem Markersbacher Viadukt am 14. März 2009.

Spinnenbeute

Betrifft: „Und sie bewegt sich heimlich doch", Heft 4/2009

Das erste, was ich bei einer neuen Ausgabe des MODELLEISENBAHNER lese, ist Ihr Standpunkt, der immer sehr geistreich und gelegentlich auch mit einer Prise Humor gewürzt ist. Bei der April-Ausgabe habe ich allerdings etwas gestutzt. Dass ein Schuppenheizer-Preiserlein neuerdings zum Beuteschema einer Jagdspinne gehört, war mir nämlich neu.

Martin Zohner, 36115 Hilders

Verwertbares

Betrifft: „Die grüne Revolution", Teil 1 bis 4 Heft 1/2009 bis 4/2009

Zum einen ist der Inhalt der Serie sehr interessant, weckt Interesse und ist auch absolut sinnvoll und nützlich. Zum anderen ist die Serie eine Hinhalte-Serie, die nicht von der Stelle kommt. Die Intentionen sind einfach zu spannend, um sie durch endlose Hefte zu jagen. Bis jetzt ist noch nichts praktisch Verwertbares (ausgenommen ein kleiner Ansatz in 4/09) bei mir angekommen.

Rudi Gesell, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Es liegt in der Natur der Sache, dass für den leserseitigen Erfolg des Modellbaumseminars die Grundlagen eine entscheidende Rolle spielen. Die anfängliche Geduldsprobe macht später Wiederholungen theoretischer Art überflüssig.

Brockenknüller

Betrifft: Top „Geld für 95027", Heft 3/2009

Wäre es nicht sinnvoll, mit der restaurierten 95027 die Anbindung nach Drei Annen Hohne wieder aufzunehmen? Das wäre mal ein Knüller in Richtung Brocken oder? Die Trasse für das Gleisbett ist doch noch vorhanden. ***Jost Heinemann, 10555 Berlin***

Teilkompensation

Betrifft: Bahnwelt aktuell, Heft 2/2009

Leider ist die Bildunterschrift auf Seite 13 zum Ausflug der HEF-V36 nicht richtig. Die NTB kaufte einen AB3yg von der HEF. Im Gegenzug erhielt die HEF den Biw als Teilkompensation des Kaufpreises zur Nutzung. In Nidda wurde ein B3yg aufgestellt, der aber nicht von der NTB kam.

Dirk Bullmann, E-Mail

Doppelseite

Betrifft: Güterbahnhof, „Fachhändler-Übersicht"

Leider musste ich feststellen, dass die Doppelseite Fachhändler-Übersicht seit geraumer Zeit fehlt. Schade, eine sehr nützliche Doppelseite für Leser, Händler und Verleger. Ganz abgesehen vom Informationsgehalt für Leser freue ich mich als Fachhändler, wenn ein Kunde wieder zu mir sagt, dass er meine Adresse aus dem MODELLEISENBAHNER hat. Das waren bislang Kunden aus der Umgebung, aber auch aus Hamburg und Dresden auf der Durchreise, Motto, die Doppelseite aufzuschlagen, ist schneller als das Internet. ***Jürgen Flößer, 76137 Karlsruhe***

Anmerkung der Redaktion: Aufgrund von Lesermeinungen haben wir uns entschlossen, diese Doppelseite nicht mehr regelmäßig zu bringen.



Charmante Liebeserklärung

Ulrich Biene: WIKING – Kleine Autos, große Liebe. Delius-Klasing-Verlag, Bielefeld 2009. ISBN 978-3-7688-2595-5, 192 S., 147 Sw-, 510 Farbabbildungen; Preis: 29,90 Euro.

■ Wer hier ein weiteres Buch aus Sicht eines pathologischen Sammlers erwartet, der wird auf das Angenehmste enttäuscht. Autor Biene versteht es, mit leichter Hand und zugleich tiefgründiger Leidenschaft die Faszination der Marke Wiking selbst einem Nichtinfizierten zumindest näherzubringen. Es ist ein Stück Kindheit, das dank Firmengründer und langjährigem Firmenchef Friedrich Peltzer in der Rückerinnerung vor allem jene wohlig erschauern lässt, die in die beginnende Wirtschaftswunderzeit hineingeboren wurden. Insbesondere die kleinen Autos, die damals vornehmlich im Westen zu jeder Modellbahn gehörten wie das Ei zur Henne, machen dieses Faszinosum aus. Und wer mehr über Peltzer, seine Vorstellungen und Absichten, aber auch die Sieper-Ära erfahren will, wird hier ebenfalls fündig. *hc*

● ***Fazit: Einfach schön!***

Wissensbasis



Autorenkollektiv: Das System Bahn (Handbuch). DVV Rail Media (Eurailpress), Hamburg 2008. ISBN: 978-3777103747, 680 Seiten, Hardcover, zahlreiche Fotos, Zeichnungen, Grafiken und Tabellen; Preis: 64,00 Euro.

■ Schienenverkehr ist mehr als zwischen zwei Stahlsträngen verkehrende Loks. Wenn man dieses Handbuch aufschlägt, wird einem jedoch die außerordentliche Komplexität des Systems Bahn noch bewusster. Der fast 700 Seiten zählende Wälzer beschäftigt sich in 15 Kapiteln mit technischen Fragen genauso wie mit wirtschaftlichen Anforderungen. Der Preis ist happig, aber gerechtfertigt. *al*

● ***Fazit: Mehr muss man zumindest als Laie nicht wissen.***

Zug-Bildung für alle

Michael Meinhold: 66 Reisezüge für Modellbahner. Zugbildung von Epoche II bis IV. Verlagsgruppe Bahn, Miba-Verlag, Nürnberg 2009. ISBN 978-3-89610-258-4, 96 Seiten, 127 Schwarzweiß-, 163 Farbabbildungen; Preis: 15,00 Euro.

■ Wenn es um Zugbildungen ging, war der leider viel zu früh verstorbene Autor nie um eine Antwort verlegen, schöpfte er doch aus seinem Wissensfundus und einem nahezu umfassenden Bild- und Textarchiv. Sein letztes Werk, für das er noch selbst die Korrekturfahnen aus der Druckerei kontrollierte, bietet einen Überblick über die wichtigsten deutschen Reisezüge aus fünf Jahrzehnten. *hc*

● ***Fazit: Eine Fundgrube nicht nur für alle Modellbahn-Fans***

Zugkraft und Leistung



Dirk Endisch: Baureihe 43. Die schweren Zweizylinder-Güterzugloks. Verlag Endisch, Korntal-Münchingen 2008. ISBN 978-3-936893-37-3; 110 Seiten; 77 Schwarzweißabbildungen; Preis: 20,00 Euro.

■ Alle 35 gebauten Exemplare der Baureihe 45 verblieben nach dem Krieg bei der Deutschen Reichsbahn. Erstmals liegt nun eine ausführliche Dokumentation über die Geschichte dieser Güterzuglok mit ihrem beeindruckenden Kessel und den mächtigen Zylinderblöcken vor. In vom Autor gewohnter Manier nehmen Technik und Betriebsmaschinendienst breiten Raum ein. *hc*

● ***Fazit: Sauber recherchierte Baureihengeschichte***



Außerdem erschienen

Informatives Handgepäck

Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 2009. Verlag Uhle und Kleimann, Lübbecke 2009. ISBN 978-3-928959-51-3, 166 Seiten, 1 Karte, 26 Schwarweißabbildungen; Preis: Euro 5,50.

Über 200 Museums-Eisenbahnen und Eisenbahn-Museen erfasst mit Fahrplänen und Öffnungszeiten auch die jüngste Kursbuchausgabe. Für Ausflüge, Urlaubs- und Ferienfahrten ist diese Publikation unverzichtbar und ein hilfreicher Planer für alle, die Dampf und Diesel schnuppern möchten

• **Der Freizeitplaner für Eisenbahnbegeisterte**

Quadratestadt-Schlaglichter

Wolfgang Löckel: Mannheim, hier Mannheim! Pro Message oHG, Ludwigshafen 2008. ISBN 978-3-934845-40-4, 208 Seiten, 360 Schwarzweiß-, 28 Farbabbildungen; Preis: Euro 34,00.

Zu einer historischen Bilderreise durch seine Nachbarstadt lädt der in Ludwigshafen geborene Autor die geneigte, an Eisenbahn, Straßenbahn und Umfeld interessierte Leserschaft ein. Der Mannheimer Bogen spannt sich von den Anfängen bis in die Gegenwart, begleitet von informativen Texten.

• **Mehr als nur ein weiterer Bildband**

Handbuch für Wissbegierige

Raik Schuhmacher: Lexikon der Strecken und Bahnhöfe. Transpress-Verlag, Stuttgart 2009. ISBN 978-3-613-71351-2, 352 Seiten, 22 Schwarzweiß-, 59 Farbabbildungen; Preis: Euro 39,90.

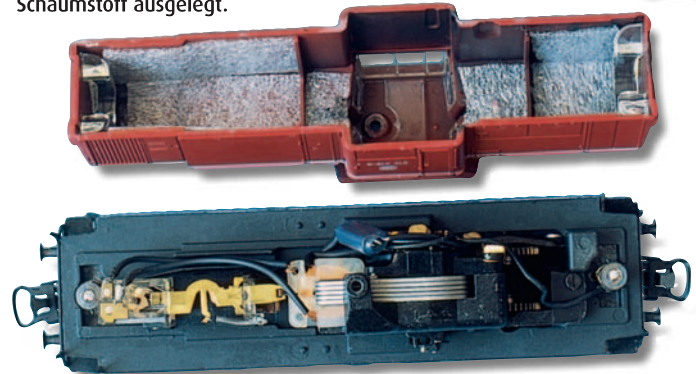
In kompakter, tabellarischer Form vermittelt dieses Buch einen fast lückenlosen Überblick über ehemalige wie noch existierende Strecken, Bahnhöfe und Betriebsstellen in den neuen Bundesländern sowie Berlin. Stillgelegte Strecken werden im Bild gezeigt.

• **Wertvolles Nachschlagewerk**

Schalldämpfung

Märklins 212 in H0 macht ziemlichen Lärm. Dieser lässt sich aber deutlich abschwächen.

Lässt man nur das motorgetriebene Gesamtfahrgestell von Märklins 212 fahren, bleibt es nahezu geräuschlos. Eine Reduzierung der Schallresonanz muss also am Gehäuse ansetzen. Ich besah das Platzangebot unter dem Gehäuse. Nach dem Motto „Probieren geht über Studieren" kam ich auf eine dünne Schaumstoffmatte als Material, wie sie zum Beispiel in Verpackungskisten verwendet wird. So begann ich erst einmal, die größeren Innenflächen auszulegen. Der Klebstoff (Uhu-Alleskleber) wird nur an den Schmalrändern aufgetragen, die Schaummatten werden nach kurzem Antrocknen mit dem Finger angedrückt. Den Leim auf die Schaumstoffflächen aufzubringen, ist unratsam. Dann belegt man die restlichen Flächen. An Versteifungen wird der Kleber direkt aufgetragen und die Schaumstoffmatte ebenfalls angedrückt; man sollte das Haften nochmals kontrollieren. Leider musste ich feststellen, dass der Hauptschallerzeuger die Befestigungsschraube für das Gehäuse war. Deshalb wurde der Schraubenkopf präpariert. Mit spitzer Kanüle belegt man die Unterseite des Schraubenkopfes mit einem Wulst aus Uhu-Holzleim. Dieser trocknet schnell und ist vor allem farblos, nach dem Trocknen ist kaum etwas zu sehen. Man achte darauf, dass das Gewinde nichts abbekommt! Auch auf die Unterkante des Gehäuses legte ich noch einen gleichmäßigen Holzleimwulst auf. Die dünne getrocknete Schicht bewirkt eine weitere Dämmung. Nun war endlich das knarzende Geräusch verschwunden, und die Mindestdämmung von rund 50 Prozent blieb erhalten. *Werner Wittwer*


Das Innere des Lokomotivgehäuses wurde mit Schaumstoff ausgelegt.


Fotos (2): Wittwer

Eine Sonderbehandlung braucht die Schraube im Führerhausdach.

Und sie bewegen sich doch!

Bewegliche Scharniere für zu öffnende Türen lassen sich mit einfachen Mitteln nachbilden.

Wenn sich eine Tür oder ein Tor auch im Modell öffnen lassen und das dahinter verborgene Innenleben freigeben, setzt das immer einen kleinen Aha-Effekt auf der Anlage. Die Ausführung funktionierender Scharniere ist relativ einfach. Benötigt werden isolierter Draht mit einem Außendurchmesser von 0,6 Millimetern (für H0), ein scharfes Bastelmesser, eine Pinzette, Sekundenkleber und eine ruhige Hand. Entsprechend der gewünschten Scharnierlänge von zirka 3 bis 4 Millimetern werden Drahtstücke abgeschnitten und die Isolierung mittig getrennt, ohne dabei den innen verbleibenden Draht durchzuschneiden. Dieser bildet den eigentlichen Scharnierbolzen. Zuvor entfettet, werden die Scharnierstücke an den vorgesehenen Stellen platziert und mit wenig Sekundenkleber jeweils einseitig am drehbaren Teil (Tür-, Fensterflügel) sowie an der Wand fixiert. Erst nach dem Abbinden des Klebstoffes und einer Funktionsprobe erfolgt die abschließende Farbgebung der Scharniere. Mit derselben Methode lassen sich zum Beispiel auch bei den meisten Motorradmodellen lenkbare Vorderräder nachbilden, was etwas Abwechslung in den Fahrzeugpark bringt. *Dietrich Friedel*


Foto: Friedel

Aus Draht werden diese beweglichen H0-Scharniere gefertigt.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail:
redaktion@modelleisenbahner.de



Artemanos-Modellbaumseminar, **Teil 6** Bauanleitungen

Im Schnellkurs zum Erfolg: Koniferen, Thuja und andere Bäume mit Säulenwuchs sowie Bruchhecken beleben die Modellwelten.

Die grüne Revolution



„Schritt für Schritt zu immer komplexeren Baummodellen!“



1 Trocknung der Rohlinge: Effektiver bei Fertigung in kleinen Serien, die auch die Modellvielfalt begünstigt.



2 Dicht an dicht in Plastilin gesteckt, sind provisorische Gruppenstellproben möglich.



3 Eine besonders einfache Variante ist der drahtlose Rohling, bei dem nur das untere Rispenteilende zusammengerollt wird.

Also, beim letzten Mal waren wir gerade beim Trocknen unseres ersten Koniferenrohlings angelangt. Wir stellen nun etliche dieser Rohlinge her und lassen sie gleichzeitig trocknen. Das ist effektiver und erhöht zudem im direkten Vergleich die Möglichkeit zu Korrekturen zugunsten der Erscheinungsvielfalt.

Wer schon mal eine kleine Stellprobe vornehmen will, kann die Rohlinge zum gleichzeitigen Trocknen statt in die Wäscheklammern auch in Plastilin oder Schulknete stecken.

Eine einfache Variante ist übrigens der drahtlose Rohling. Bei ihm werden lediglich die unteren Rispenteile mit ein wenig Leim beträufelt und zwischen Daumen und Zeigefinger zusammengerollt. Die Festigkeit ist nicht so groß wie bei seinen drahtigen Geschwistern, auch lässt sich dieser Rohling nach der Verleimung nicht mehr nennenswert verbiegen, aber dafür ist diese Modellko-



Vor allem Gärten und Parkanlagen lassen sich mit den säulenartigen Koniferen, den Lebensbäumen und Scheinzypressen bestücken.

niferenherstellung buchstäblich im Handumdrehen erledigt.

Nun bleiben aber immer noch kleine Schilfrispenreste übrig. Kein Abfall, denn dieses Wort wird im Modellbaumseminar ganz klein geschrieben. Schließlich ist alles darauf ausgelegt, ohne nennenswerte Verluste zu arbeiten, was ja die versprochene fast kostenlose Herstellung von Modellbäumen voraussetzt.

So verwenden wir also die Rispenreste und konstruieren daraus unsere erste Naturhecke. Eigentlich ist das eher ein längliches Gebüsch, das aus totem Holz hervorwuchert. An Hohlwegen und Knicken, wo der Altbestand freigeschlagen wurde, doch Baumstümpfe, Wurzelgestrüpp und sonstiges Restholz verblieben, aber auch an Fluss- und Bachufern findet sich solches Unterholz, aus dem frisches Grün sprießt.

Für diese Bruch- oder auch Wildbruchhecke schneiden wir zunächst einen etwa drei Zentimeter breiten Streifen in der gewünschten Länge aus dünnem Karton aus. Der spätere Verlauf der Hecke sollte mittels Schablone von der Anlage auf den Kartonstreifen übertragen und mit einem Stift markiert werden.

Entlang der Markierung wird nun satt unverdünnter Holzleim aufgetragen. In diesen drücken wir die Schilfrispenreste ein und lassen sie trocknen.

Keine Verluste: Rispenreste für Wildbruchhecke

Die Mächtigkeit der Unterholzpartie der Bruchhecke bestimmen wir mit der Menge der Rispen, die wir aufleimen. Statt für eine längliche Hecke könnten wir uns auch für einen Unterholzhaufen entscheiden, wie man sie in Waldrodungen und nach Windbruch findet, wenn die von Maschinen zusammengeschobenen Holzreste nach und nach überwuchert werden.

Die Herstellungsweise ist in beiden Fällen identisch, erläutert wird sie auch bildlich am Beispiel einer schmalen Wildbruchhecke.

Damit die Unterholzbasis auch wirklich schmal bleibt, schieben wir Leim und Rispen mit einer geeigneten flachen Klinge von beiden Seiten noch etwas zusammen, sobald der Leim beginnt, auszuhärten.

Die modellbauerische Verwendung vieler Naturmaterialien scheiterte bislang daran, dass sie zumeist nach kürzester Zeit verspröden und zerfallen. Wesentliches Kernstück des Artemanos-Modellbaumseminars ist es, mit selbst entwickelten Fertigungsmethoden die Naturpflanzen über Jahrzehnte elastisch und zugleich stabil zu konservieren. Die Methoden sind dem jeweiligen Material geschuldet unterschiedlich, aber stets einfach umzusetzen.

Unsere Bruchheckenbasis aus Schilf wird nun nach der ersten Festigungsmethode, die wir jetzt kennenlernen, behandelt.

Wir verdünnen Holzleim, der nach dem Aushärten wasserfest ist, mit Wasser im Verhältnis 1:1. Diese Flüssigkeit hat die Viskosität von Sahne. Sie verläuft in alle Ritzen und Spalten, überzieht aber gleichzeitig den Modellrohling mit einer dünnen, klebrigen Schicht. Diese Schicht ummantelt das Objekt lückenlos und härtet zähelastisch aus. Sie bildet eine Art Außenskelett wie bei einem Insekt.

Da die Ummantelung auch die Luft abschließt, ist es wichtig, dass nur völlig ausgetrocknete Pflanzenteile Verwendung finden. Andernfalls droht eine innere Verrottung.

Nun beträufeln wir unsere Bruchheckenbasis reichlich mit der Leimverdünnung. Das erfolgt am besten mit einem ➔



4 Der spätere Verlauf der Bruchhecke wird markiert, sodann mit unverdünntem Holzleim belegt, in den man die vorbereiteten Rispen des Schilfs nun drückt.



5 Die Mächtigkeit der Unterholzpartie wird durch die aufgeleimte Menge der Schilfrispen bestimmt. In diesem Falle ist eine schmale Bruchhecke das Ziel.



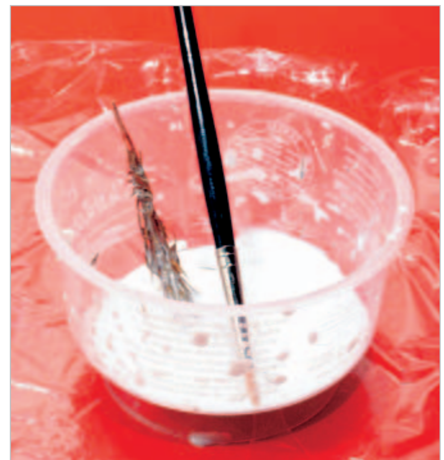
6 Damit die Basis der Hecke auch wirklich schmal bleibt, werden Schilf und Leimspur mit einer geeigneten Klinge beiderseits zusammengedrückt.



7 Zur Festigung der Hecke genügt ein Mischungsverhältnis von 1:1: Auf einen Esslöffel Holzleim kommt somit ein Esslöffel Wasser zum Verrühren.



8 Die künftige Bruchhecke wird nun reichlich mit der Leimverdünnung beträufelt. Das geschieht am besten mit einem feinen, kleinen Haarpinsel.



9 Die frei verdrillten oder am Draht befestigten Modellkoniferenrohlinge bekommen ein Tauchbad verordnet. Fehlstellen bestreicht man per Pinsel.



10 Kopfunter in der Wäscheklammer hängend, kann der Rohling seine überschüssige Leimverdünnung in Tropfen auf eine Schutzfolie abgeben.



11 Damit die nicht sofort verbrauchte Leimverdünnung auch nach Monaten noch zu verwenden ist, schließt man das Gefäß mit einer luftdichten Folie.



12 Der inzwischen ausgehärtete, gefestigte Unterbau der Bruchhecke erhält nun einen satten Überzug mit unverdünntem Leim für die Kokosfasern.



13 Die Bruchhecke nimmt allmählich Form an: Die Kokosfasern werden beiderseits an den Heckenunterbau angedrückt und bilden einen Kokon.



14 Nach Trocknen des Leims haben die Modellkoniferenrohlinge eine feste Außenschale erhalten, die als Basis für die weitere Ausgestaltung wichtig ist.



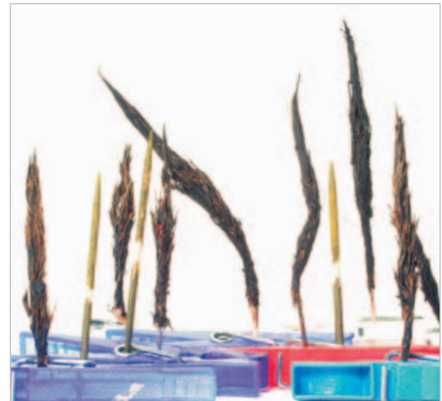
15 Zunächst mit unverdünntem Leim bestrichen, werden die Rohlinge im Anschluss mit Kokosfasern berieselt. Andrücken wie bei der Hecke entfällt.



16 Die Kokosfasern sind fest mit dem Unterholz der Hecke verleimt, lose Fasern entfernt. Nun ragen die feinen Zweige des Austriebs bizarr in die Luft.



17 Erfolgt nun keine Doppelbefaserung zwecks mehr Volumens und Dichte, kann Acryl- oder Volltonbinderfarbe für die Grundierung zum Einsatz kommen.



18 Die Modellkoniferenrohlinge sind ebenfalls bereit zur Grundierung, hier unter Verwendung einer dünnen Lasur aus Tusche, die nicht alles abdeckt.

Haarpinsel, mit dem wir den verdünnten Leim sanft am Schilf abstreifen.

Inwischen sollten auch unsere Koniferenrohlinge, frei verdrillt oder drahtgestützt, getrocknet sein. Sie werden von uns nach derselben Methode wie die Bruchhecke behandelt und somit gefestigt. Nach dem Eintauchen ins Leimverdünnungsbad hängen wir die Rohlinge, kopfunter in der Wäscheklammer fixiert, zum Trocknen auf.

Übrigens: Nicht verbrauchte Leimverdünnung hält sich über Monate, wenn man das Gefäß luftdicht mit einer einfachen Küchenfolie verschließt. Wer sichergehen will, dass sich nicht doch eine Haut bildet, fügt ab und zu einige Tropfen Wasser hinzu, die nicht verrührt werden, sondern eine Sperrschicht über dem Leim bilden.

Derweil ist die Leimfestigung unserer Bruchhecke ausgehärtet. Die Schilfspitzen federn leicht zurück, sobald wir sie vorsichtig biegen. Die Heckenbasis ist nun ausreichend stabil, um auch kräftigere Pinselstriche mit unverdünntem Leim auszuhalten. Daher können jetzt die frischen Triebe, die aus dem Unterholz wachsen sollen, an die Reihe kommen.

Dafür verwenden wir zirka einen Zentimeter lange Kokosfasern (siehe Arbeitsbereich Werkstoffe, MODELLEISENBAHNER, Heft 3/2009, S. 76 bis 79).

Der gefestigte Unterbau der Bruchhecke wird nun mit unverdünntem Leim eingestrichen. Dieser festigt das Schilfmaterial zusätzlich und bietet einen guten Haftgrund für die sperrigen Kokosfasern. Die drücken wir mit den Fingerspitzen von beiden Seiten ans Schilf, so dass dessen Spitzen zwischen unseren Fingern aufragen.

Inzwischen ist die Ummantelung unserer Koniferenrohlinge trocken, Zeit, mit einer Lage Kokosfasern als Zweigspitzen das Kronenbild fülliger und zugleich filigraner zu gestalten.

Wie die Bruchhecke erhalten auch die Modellbaumrohlinge einen Auftrag mit unverdünntem Leim. Die Kokosfasern werden allerdings nicht angedrückt, vielmehr lassen wir sie rieseln, um einen formlosen Baumklumpen zu vermeiden.

Während die immer mehr Gestalt annehmenden Miniaturkoniferen trocknen, wenden wir uns wieder der Bruchhecke zu. Lose Fasern werden entfernt, eventuell wird für mehr Volumen und Dichte eine Zweitbefaserung vorgenommen. Ansonsten aber geht´s →



19 Aus eins mach zwei: Ist etwa ein Rohling zu lang geraten, kann man einfach dessen Spitze abschneiden, erhält so eine kuppelförmige Modellkonifere sowie eine kleine Spitzform.



20 Weiß, Schwarz, Umbra, Mittelbraun: Lasierend mit Tusche, Plaka- oder Acrylfarbe (kein Lack!) wird die Hecke behandelt.

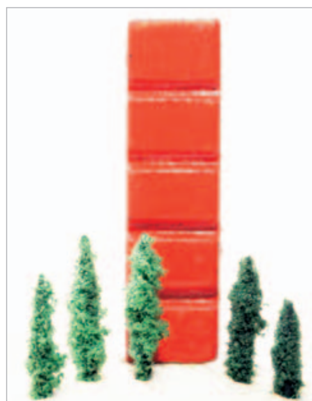


21 Mit fast trockenem Grün geht´s an die Farbgebung. Die Darstellung wirkt nur grob wegen der extremen Vergrößerung.

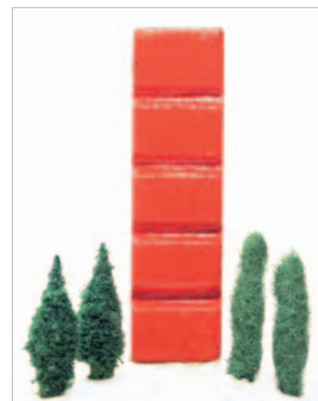




22 Setzen wir die Zahnstocherkoniferen in einer Reihe, entstehen dichte Hecken (lks.). Sorgen wir dafür, dass die Fasern in Wuchsrichtung stehen, sind sogar einzelne Nadelzweige erkennbar (r.).



23 Eine andere Wirkung ist bei der Verwendung von mikrofeiner Foliage in diversen Farben zu erzielen.



24 Auch die so genannte Doppelbelaubung bietet Gestaltungsmöglichkeiten mit wieder anderer Wirkung.

nun ans Grundieren mit Plaka-, Acryl- oder Volltonbinderfarbe in Graugrün. Der anfängliche Glanz verschwindet beim Trocknen.

Auch die Koniferenrohlingen können wir jetzt grundieren. Zu empfehlen ist hier eine dünne Lasur mit Tusche, die den natürlichen Farbton des Schilfs noch durchscheinen lässt. Die statt mit Draht mit Zahnstochern stabilisierten Rohlinge kann man einfach in ein Glas mit schwarzer Tinte (Scriptol) tauchen.

Ist ein Rohling zu lang geraten, geht man nach der Devise „aus eins mach zwei“ vor, kappt den langen Lulatsch mit einer Schere und erhält so ein mittleres Bäumchen mit eher kuppelförmiger Spitze und ein kleines in Spitzform.

Nun widmen wir uns der weiteren Farbgebung, zunächst bei der nach der Grundierung getrockneten Bruchhecke. Eine Lasur mit Tusche, Plaka- oder Acrylfarbe (kein Lack!) in Umbra, Mittelbraun, Weiß und Schwarz sorgt dafür, dass man das Ensemble unmittelbar in eine Winterlandschaft stellen kann und es gegebenenfalls nur noch beschneien muss. Besonders echt wirkt die wilde Modellbruchhecke an Wasserläufen, weil die breiteren Schilfspitzen aussehen, als wären sie von Algen und Schlick des letzten Hochwassers umschlossen.

Es folgt die farbige Gestaltung der Koniferen, Lebensbäume und Scheinzypressen mit den schon von der Hecke bekannten Farbsorten, aber nun in verschiedenen Grüntönen. Dabei achten wir darauf, die Zweigspitzen mit fast leerem Borstenpinsel und schon recht trockener Farbe aufzuhellen.

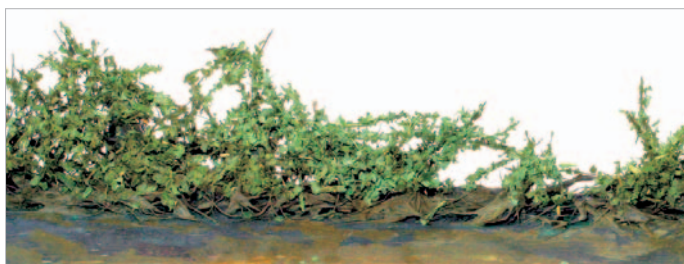
Für eine Hintergrundgestaltung der bis zu sechs Zentimeter kleinen Bäumchen mag dies schon reichen, aber natürlich können wir das Ergebnis noch weiter verfeinern, zum Beispiel mit ganz gewöhnlichem Streugras aus dem Fachhandel.

Dabei können wir schon artgerechte Belaubungs-, respektive Benadelungswirkungen erzielen. Mit hellem Streugras „Sommerwiese“ wird das Nadelkleid der Lebensbäume (Thuja occidentalis) und des Wacholders (Juniperus communis) gestaltet, während Scheinzypressen (z. B. Chamaecyparis lawsoniana), Zypressen (Cupressus sempervirens) und Eiben (Taxus baccata) mit dunkelgrünem Streugras „Moorboden“ befasert werden.

Zur Übung nehmen wir dafür die einfachen Zahnstocherkoniferen. Deren satt beleimte Spitze stecken wir in das lose in einer Schüssel liegende Streu-



25 Buchenlaub mit starkem eigenen Farbspiel zeigt auf der Basisbefaserung nicht weniger interessante Effekte.



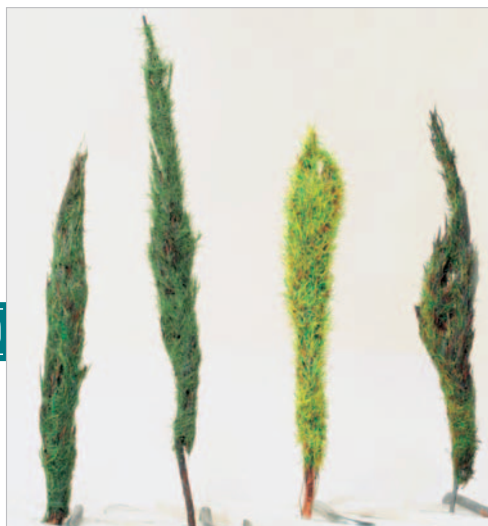
26 Die nochmals mit Leim bestrichenen Zweigspitzen dieser Bruchhecke erhalten nun ihr Naturlaub, mit Maschenweite (MW) 1,0 gesiebt, aufgerieselt.



27 Noch einen Schritt weiter in Richtung Verfeinerung geht´s, wenn man sich zu einer Doppelbelaubung mit Naturlaub, gesiebt mit MW 0,5, entschließt.



28 Die starke Vergrößerung zeigt deutlich, dass die filigranen Zweigspitzen von Konifere wie auch vom Lebensbaum abstehen.



29 Mit nassen Fingern in Wuchsrichtung gestrichen, hat nun jeder Baum eine natürliche Form erreicht.



30 Auch als Modell in Säulenform bietet sich hier diese junge Stileiche den Blicken.

Fotos: Joachim Schulz

gras und achten darauf, dass kein Leim abtropft, indem wir die feinen Fasern sofort fest andrücken. Die Höhe der spitz zulaufenden Konifere bestimmen wir durch die Eintauchtiefe im Leim, erhalten so ohne weiteres selbst Winzlinge, die einem H0-Preiserlein gerade bis zur Gürtellinie reichen.

Noch natürlicher werden unsere Zahnstocherkoniferen, wenn wir nach dem Trocknen die buschig abstehenden Fasern in Wuchsrichtung wischen und sie dabei gleichzeitig zwischen Daumen und Zeigefinger etwas rollen.

Eine völlig andere Wirkung erzielen wir, wenn wir die Zahnstocherbäumchen mit mikrofeiner Foliage beleimen. Weitere Gestaltungsmöglichkeiten bietet die Doppelbelaubung, die mit einer weiteren Schicht Streugras oder auch Foliage auf Leim erfolgt.

Eine gänzlich andere, dazu unvergleichliche Wirkung erzielen wir, wenn wir auf die Basisbefaserung natürliches Laub aufbringen. Schließlich sind wir nicht umsonst auf dessen Gewinnung ausführlich eingegangen (siehe Arbeitsbereich Laubherstellung, MODELLEISENBAHNER, Heft 4/2009, S. 46 bis 49).

Wir verwenden für unsere von Koniferen zu Laubbäumen mit säulenartigem Wuchs mutierenden Rohlinge Buchenlaub, gesiebt mit der Maschenweite (MW) 1,0. Dieses Laub beeindruckt mit starkem eigenen Farbspiel. Eine weitere, dann dritte Belaubung mit gesiebtem Laub (MW 0,5) würde die Oberflächenstruktur perfektionieren und belaubte Jungbäume wie etwa die Säulenbuche (Fagus sylvatica „fastigiata") treffend imitieren.

Das Naturlaub ist auch für unsere Wildbruchhecke gefragt. Nur die Zweigspitzen werden erneut mit Leim bestrichen, um dem aufzurieselnden Naturlaub (MW 1,0) Halt zu bieten. Auch hier kann eine weitere Verfeinerung mit einer Doppelbelaubung durch Naturlaub (MW 0,5) erreicht werden. Ebenfalls denkbar ist eine Kombination mit feinster Foliage sowie mit Grasfasern, die nun tatsächlich als Grashalme am Boden Verwendung finden.

Wenden wir uns abschließend noch einmal den drahtigen oder auch drahtlosen Schilfkoniferen zu. Die mit verschiedenen Grasfasern benadelten Bäumchen werden mit nassen Fingern, in Wuchsrichtung streifend, gegebenenfalls mit einer Zahnbürste nachhelfend, in die endgültige Form gebracht. Bis zum nächsten Mal!

Josh/hc

Das Steppenpferd, die Baureihe 24, genießt Kultstatus. Seit kurzer Zeit gibt es von Weinert einen H0-Bausatz der kleinen Schlepptender-Dampflok.

Teil 1

Das Nordlicht

Warum sollte man sich einen Bausatz der Baureihe 24 von Weinert kaufen? Gibt es nicht genug Modelle der Großserienhersteller? Die Antwortet lautet: Weil das Ergebnis etwas Einzigartiges ist. Keine Angst, es ist gar nicht so schwer und um die Einzigartigkeit noch zu unterstreichen, werden wir im zweiten Teil des Beitrags zeigen, wie man die Lok mit funktionsfähigen Lampen ausstattet.

In den ersten Bauschritten sortiert man die verpackten Einzelteile und kontrolliert sie anhand der sehr ausführlichen Bauanleitung auf Vollständigkeit. Falls es keine Beanstandungen gibt, entnehmen wir baugruppenweise die Teile aus der Folie. Achten Sie bitte darauf, dass Sie die empfindlichen und sehr feinen Bauteile nicht auf einer harten Unterlage ablegen. Man sollte sie etwa auf doppelte Stücke Zellstoff von einer Küchenrolle legen. Eine Glasplatte (etwa fünf Millimeter dick), die uns wegen ihrer Planheit normalerweise als Bastelunterlage dient, wird in diesem Bauabschnitt zur Kontrolle der Bauteile benutzt. Schauen Sie sich die Teile in Ruhe an und setzen Sie sie probeweise zusammen. Jetzt gilt es die unvermeidlichen Angüsse mit Feile

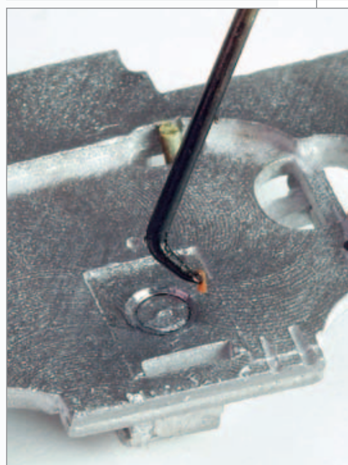


Gebaut wurde das Steppenpferd für norddeutsche Flachlandstrecken. Das Weinert-H0-Modell stammt aus der Nähe Bremens. Die illuminierte 24 ist wahrhaft ein Nordlicht, sowohl beim Vorbild als auch im Modell.

und Nassschleifpapier der Körnungen 400, 600 und 800 zu entfernen. Aber bitte vorsichtig, denn die Maßtoleranzen sind sehr gering. Es ist wichtig, immer nur wenig Material abzutragen und oft Passgenauigkeit und Spaltbreite zu prüfen. In diesem ersten, fummeligen Arbeitsschritt säubern und begradigen wir auch die Teile. Gute Hilfe leisten dabei ein Glasradierer sowie weiche Messingbürsten, die man in die Minibohrmaschine einspannen kann. Für den abschließenden Feinschliff verwenden wir Nassschleifpapier der Körnungen 1000 und 1200. Mit kleinen gefalteten Streifen, zirka acht bis zehn Millimeter breit, werden die Flächen vorsichtig geglättet. Als Hilfsmittel zum Halten des Schleifpapiers kann man kleine abgewinkelte Pinzetten nutzen. Achtung: Keine Nieten oder andere erhabene Details wegschleifen!



Es empfiehlt sich sehr, die rückseitigen Löcher der Achslager an den Rahmenblenden des Tenders zuvor noch etwas anzusenken, ...



... damit der Klebstofftropfen von hinten besser den Achslagerzapfen erreichen kann. Zum Aufbringen des Sekundenklebers eignet sich eine feine Nadel.

Beginnen wir zunächst mit dem Tender: Als erstes werden die Rahmenblenden nach Plan gebohrt und die Rohrleitungen angepasst. Danach werden die Achslager vom Spritzling entfernt, geputzt, in die Bohrungen eingesetzt, anschließend einzeln von hinten mit Kleber versehen, schließlich umgedreht und endgültig ausgerichtet! Die Gewindebuchsen sind jetzt einzusetzen und ebenfalls zu verkleben.

Nach dem Aushärten des Klebstoffes kann die Montage der Rahmenblenden am vormontierten Antriebsgestell erfolgen. Der vordere Quersteg wird eingeklebt (Zweikomponentenkleber). Nach dem Aushärten wird an den dafür vorgesehenen Stellen (Markierungen beachten!) mit Laubsäge ➔



Als Hilfe bei der Ausrichtung der Tenderwände wird das Oberteil (T2) eingelegt. Nur wenn alle Teile sauber zueinander passen, wird es wieder herausgenommen und die Ecken von innen verklebt.

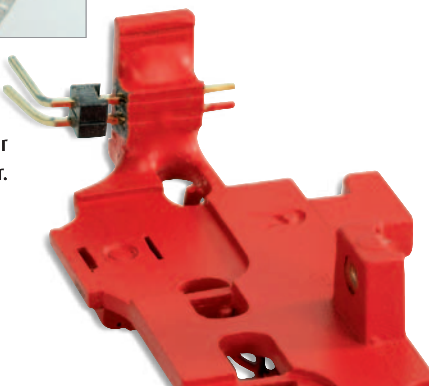
Warum Selbstbau?

Es gab Jahre, in denen Modellbau und Basteln eine angesehene Freizeitgestaltung auf hohem Niveau war. Man war stolz auf etwas selbst Geschaffenes, erlernte Fertigkeiten und beschäftigte sich mit der Materie sowohl im Vorbild als auch im Modell. Leider sind diese Werte in den Hintergrund gerückt. Der Computer nimmt einen großen Teil unseres Zeitbudgets in Anspruch und auch die Großserienmodelle, die es von den meisten wichtigen Fahrzeugen gibt, erfordern kaum mehr Eigeninitiative. Dennoch auch hervorragende Großserienmodelle können nicht mit einem selbst gebauten Stück konkurrieren. Auch wenn der Eigenbau vor allem anfangs nicht ganz so professionell ausfällt, ist die Zeit, die mit dieser sinnvollen Freizeitbeschäftigung verbracht wird eine wertvolle Erfahrung und ein Wert an sich! Eigenbau benötigt anfangs meist nur etwas Selbstüberwindung. Wer einmal mit ein wenig Geduld und geeignetem Werkzeug das erste Modell angefertigt hat, wird ein Gefühl der Zufriedenheit erfahren. Zahlreiche Modelleisenbahner investieren viel Zeit in den Bau ihrer Anlage, um sie so originalgetreu wie möglich zu gestalten. Ein großes und gutes Sortiment der Zubehörhersteller bietet dafür tolle Grundlagen an. Jedoch schon für wenige Quadratmeter Anlage kommen schnell 400, 500 oder gar 1000 Euro für den Kauf von Bäumen, Gras, Blumen und Häusern zusammen. So relativiert sich der Preis für eine auf den ersten Blick teure Weinert-Lok. Nehmen wir den vorliegenden Bausatz der BR 24. Dieser hat über 560 Einzelteile! Von jedem Teil mussten in vielen Stunden Arbeitszeit zunächst Gieß- oder Handmuster hergestellt werden. Danach kommen noch das Gießen beziehungsweise das Ätzen der Bausatzteile. Ganz zu schweigen von Hunderten von Stunden der Recherche, der Zeichnungserstellung, des Musterbaus und der Fremdbestellungen bis hin zum Verpacken des Bausatzes. Wenn man den Preis des Bausatzes von 810,10 Euro durch 560 teilt, kommt man auf 1,45 Euro im Durchschnitt pro Teil. Immer noch zu teuer, werden einige sagen, aber wie hoch kann denn der Wert einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung überhaupt bemessen werden? Vergessen wir dabei auch nicht die einzigartige Pionierleistung der Firma Weinert, die in vielen Jahren unermüdlich Bausätze und Bauteile für den aufrechten, unerschütterlichen Lokomotiv-Bauer als Grundlage seiner Freizeitbeschäftigung produziert hat! *Rainer Albrecht*

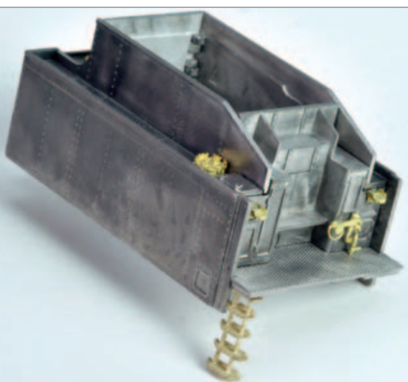




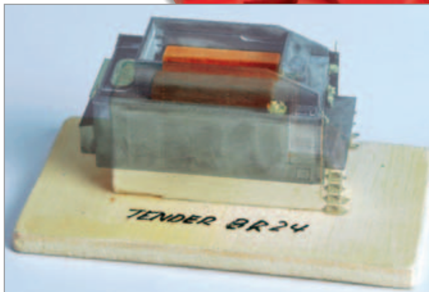
Für die Tender-Aufstiegsleitern müssen Löcher gebohrt werden. Wichtig ist, dass man nicht die Bodenplatte durchbohrt. Ausschließen kann man das mit einer Hülse über dem Bohrer, die als Anschlag dient und ein Malheur verhindert.



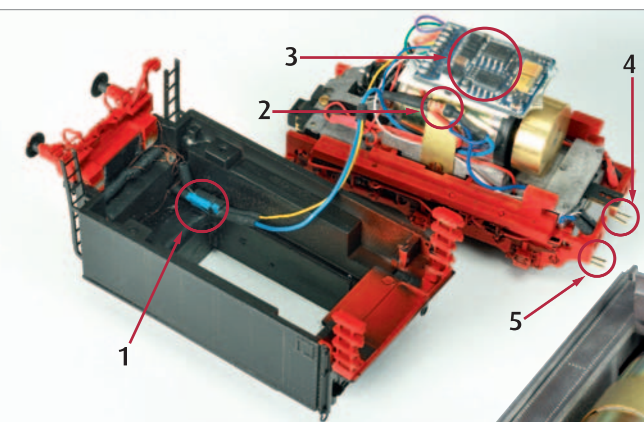
Für die Stromversorgung von Antrieb und Licht sind neue Stecker nötig: Zu sehen ist der rechte Lichtstecker am Tender.



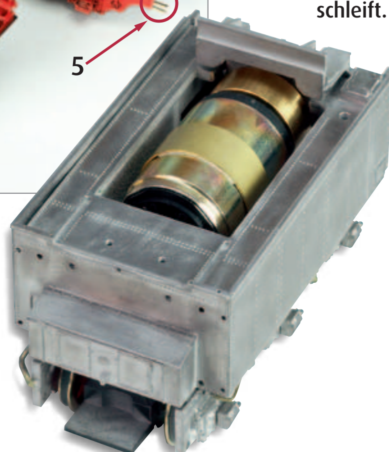
Damit keines der empfindlichen Teile abknickt, empfiehlt es sich, einen einfachen Ablage-Holzklotz (re.) zu bauen.



Der Holzklotz eignet sich später auch ideal als Lackierhilfe.



1. Steckverbindung Licht
2. Widerstand für Lampen
3. Decoder
4. Stecker Decoderstrom
5. Stecker Lichtstrom



Der Steg aus dem Oberteil T2 wird ausgesägt, damit die Schwungmasse nicht daran schleift.

Fotos: Albrecht

oder Trennschleifscheibe vorsichtig das Mittelteil herausgetrennt.

Ein Tenderkastenseitenteil soll mit Feingefühl und Geduld erst rechtwinklig mit dem vorderen Querteil unter Verwendung von Sekundenkleber geheftet werden. Anschließend wird auf der ebenen Glasplatte die Rückwand so eingepasst, dass sich die Gehrung unter Einhaltung eines rechten Winkels hundertprozentig deckt. Nun sind beide Teile ebenfalls zu heften. Anschließend ist das andere Tenderkastenseitenteil einzupassen und ebenfalls zu heften. Dabei ist darauf zu achten, dass alle Teile eben auf der Glasplatte aufliegen und die oberen Kanten und Profile exakt zu einander passen. Sollte sich einmal diese oder jene Ecke nicht richtig decken, kann vor dem Vergießen mit Epoxydharz nochmals reguliert werden! Üben Sie sich bei der Montage in Geduld, denn diese Schritte sind für das spätere Aussehen des fertigen Modells sehr wichtig. Eine spätere Korrektur ist in der Regel nur mit sehr viel Mühe möglich. Für das Heften ist eine dritte Hand, die das Tröpfchen Kleber einbringt, sehr hilfreich. Am besten man bittet seinen Lebenspartner, bei dem so gleichzeitig ein wenig Verständnis für das eigene Werkeln geweckt wird.

Nun sägen wir vorsichtig den Steg aus T2, kleben die beiden Gewichte und anschließend auch das Oberteil ein. Austretender Kleber wird mit einem in Aceton getränkten Pinsel und einem Watte-Ohrstäbchen entfernt.

Nach einer Trocknungspause wird das Tendergehäuse vorn eingehängt, nach unten geklappt und rechts und links mit den beiden Schrauben am Fahrgestell fixiert.

Haben wir sauber gearbeitet, passt alles bestens. Der noch verbleibende Spalt dient als Toleranz für die später aufzutragende Farbschicht. Jetzt werden die hintere Pufferbohle sowie das Abdeckblech angepasst. Sitzen diese rechtwinklig, werden sie wieder abgenommen. Die Pufferbohle kann nun mit Puffern und Tritten komplettiert werden. Sie wird erst nach dem Lackieren mit roter

Weinerts 24, ein Highlight aus dem hohen Norden

Farbe mit dem fertig schwarz lackierten Blech und dem Tendergehäuse verklebt! Dadurch erhält man eine saubere Farbtrennkante.

Die beiden Tritte werden in das vorgebohrte Loch eingesetzt und verklebt. Eigentlich sind zwei Löcher vorgesehen, aber eines reicht für die nötige Festigkeit. Wer unbedingt möchte, kann das zweite Loch bohren. Aber Vorsicht, zwischen den Bremsschlauchhaltern ist dafür wenig Platz.

Zum Einsetzen der Puffer wird die Bohle mit den Klebelaschen in einen kleinen Schraubstock gespannt. Die Puffer werden mit wenig Sekundenkleber eingesetzt und parallel zu den Backen ausgerichtet. Ein schneller Blick von oben zeigt die Parallelität.

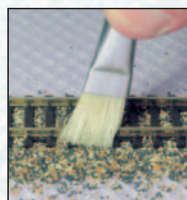
Die Lampen werden erst ganz zum Schluss nach dem Lackieren aufgesetzt und fixiert. Apropos Lampen, spätestens vor dem Lackieren der Pufferbohle und den darauf folgenden Bauschritten muss man sich entscheiden, ob die Lok eine funktionsfähige Beleuchtung bekommen soll oder nicht. Wie das geht und mit dem Zusammenbau der Lok beschäftigt sich der zweite Teil.

Rainer Albrecht/al

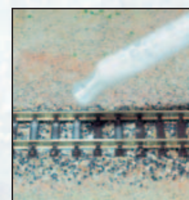
Modellbahn-ABC



Trockene Methode: Zunächst innerhalb,...



...dann außerhalb der Schienen füllt man auf Schwellenhöhe auf...



...und fixiert das Ergebnis letztlich mit Weißleim-Wasser-Gemisch.

Modellbahnanlagen steigen und fallen mit der Qualität einer authentischen Einschotterung des Gleisfeldes.

G wie Gleisbettung

Praktisch bereits seit der Einführung vorbildgerechter Modellgleise streben die Anlagenbauer eine realistische Nachbildung der Schotterung an. Anfänglich wurden hierzu noch Mohnkörner oder Korkschrot verwendet, direkt in ein zuvor recht dickflüssig aufgetragenes Leimbett quasi schwimmend eingestreut. Oftmals fielen derartige Naturmaterialien im Laufe der Zeit allerdings hungrigen Kellermäusen oder Schimmelbefall zum Opfer und man ging somit sinnvollerweise dazu über, an ihrer Statt Brechsande einzusetzen.

Nicht zuletzt dank des höheren Eigengewichts der Sandkörner wurde alsbald die Methode der trockenen Einschotterung erdacht, die deutlich bessere Ergebnisse ermöglicht und sich letztlich auch bis heute gehalten hat. So wollen wir uns hier auf eine Beschreibung dieser inzwischen sehr ausgereiften Verarbeitungstechnik beschränken. Wie der Name schon sagt, wird bei dieser Methode der Gleisschotter trocken aufgestreut, wozu sich beispielsweise ein Filmdöschen perfekt eignet. Die Aufschüttung des Schotterbetts kann folglich in aller Ruhe mit einem nicht allzu harten Borstenpinsel in Idealform gebracht werden. Bei Schwellenbandgleisen ist es sinnvoll, zunächst die Mitte und zuletzt die beiden Außenseiten zu schottern, da sich so überschüssiger Schotter von innen nach außen kehren lässt. Niemals darf ein Steinchen über Kleineisen-Niveau hinausragen! Sehr sorgfältig sollte man im Weichenbereich vorgehen und tunlichst darauf achten, dass keine Schottersteinchen bewegliche Teile behindern oder gar in die Antriebstechnik gelangen.

Ist der Modellbahner mit dem Ergebnis seiner Arbeit zufrieden, empfiehlt sich eine schnelle Fixierung des Schotterbetts, denn im losen Zustand reagiert dieses nämlich äußerst sensibel auf etwaige Erschütterungen. So übernebelt man das fertige Schotterbett zunächst mit Hilfe einer Pflanzensprühflasche mit Fließverbesserer, der aus Wasser, einigen Tropfen Geschirrspülmittel und gegebenenfalls etwas Mundwasser hergestellt wird. Die derart schonend aufgebrachte Grundfeuchtigkeit sollte auch bereits bis in tiefere Schichten vordringen, ohne dabei die Steinchen aufschwimmen zu lassen. So lässt man den Fließverbesserer am besten einige Minuten einziehen, ehe man mit der eigentlichen Fixierung beginnt.



Auch Märklins C-Gleis lässt sich einschottern.

Für diese sei das altbewährte Weißleim-Wasser-Gemisch empfohlen, welches zur Verarbeitung ungefähr auf die Konsistenz von Vollmilch eingestellt werden sollte. Auch dieser Mischung darf man zum Zwecke der Oberflächenentspannung sicherheitshalber noch einige Tropfen Geschirrspülmittel zusetzen. Mit Hilfe einer Pipette träufelt man dann gleichmäßig und sehr behutsam das Leimwasser ins vorgefeuchtete Schotterbett, bis zwischen den Steinchen der weiße Leimfilm sichtbar wird. Erneut muss im Weichenbereich besonders vorsichtig und punktgenau dosiert werden, damit kein Leim zwischen bewegliche Teile oder auf Kontaktbleche gelangt. Ansonsten darf man das Schotterbett recht satt tränken.

Rund 48 Stunden Trocknungszeit sollte der Modellbahner dem Endergebnis seiner Mühen schon gönnen, bevor er mit einer Zahnbürste letzte überschüssige Steinchen löst und diese vom fertig ausgehärteten Gleisbett absaugt.

Michael Robert Gauß

Perfektes Gleisbett selbst im Tunnel: Eindruck vom Bau des Schwarzwälder Höllental-Modells.



Fotos: Gauß


Obwohl amerikanischen Typs macht sich die Schiebebühne auch hervorragend in Bahnbetriebswerken europäischer Modellbahnen.

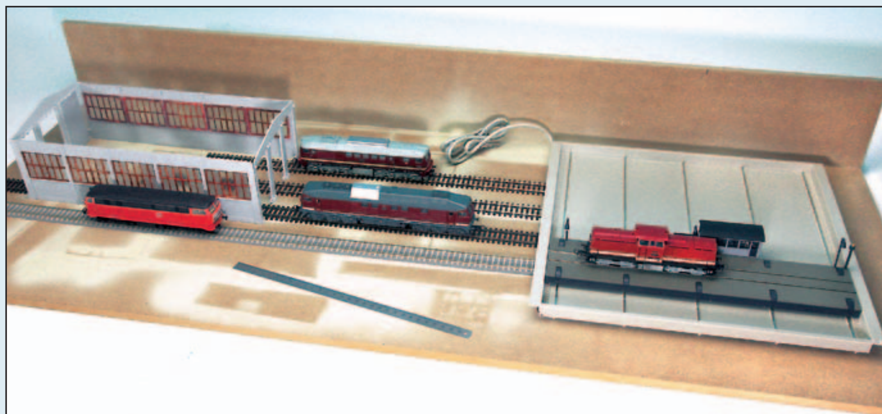
Teil 1

BÜHNEN-Zauber

Heljan stellt eine analog und digital zu betreibende Schiebebühne vor. Welche Herausforderungen auf den H0-Bahner warten, klärt ein zweiteiliger Beitrag.

Eine Drehscheibe mit Ringlokschuppen benötigt in der Breite oft mehr Platz, als dem Modellbahner zur Verfügung steht. Außer in Ausbesserungswerken (Aw) eignen sich Schiebebühnen für alle modernen Bahnbetriebswerke, da Diesel- und E-Loks ja nicht gedreht werden müssen. Heute findet man Schiebebühnen unter anderen in den Bw von Offenburg, Lehrte, Berlin Ostbahnhof, Dresden oder Mannheim.

Heljan bietet nun ein ab der Epoche I einsetzbares H0-Modell an. Dieses weist keine festen Abgänge auf, weshalb der Modellbahner die Gleisabstände frei wählen kann und diese


Zunächst erfolgt eine Stellprobe mit der gewünschten Ausstattung.

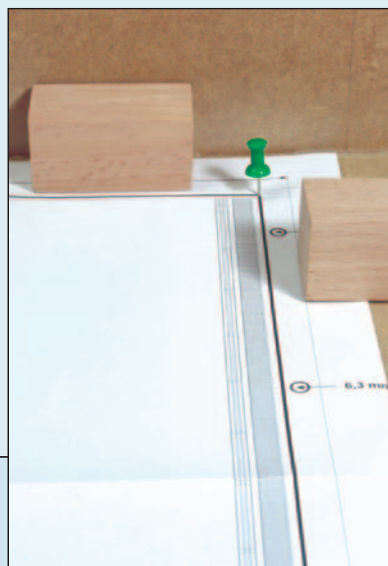

Die Grube wird mit Hilfe von Holzklötzen parallel zur Anlagenkante ausgerichtet.

dann an der Steuerung einstellt. Die Genauigkeit beträgt 0,5 mm. Für größere Anlagen bietet der Hersteller eine Erweiterung an.

Neben der Schiebebühne sollten ein dreiständiger Lokschuppen, ein Sozialgebäude und eine Diesellok-Tankstelle Platz finden. Als Basis dient eine 1250 x 500 mm große und 12 mm starke MDF-Platte, die auf einen stabilen Sperrholzrahmen geschraubt wird.

Das Modell hat ein amerikanisches Vorbild, worauf die mit Holz beplankte und für europäische Verhältnisse ungewöhnlich breite Bühne und die putzigen funktionsfähigen Lampen hindeuten. Das Wärterhäuschen dagegen gleicht deutschen Originalen und weist eine Innenbeleuchtung auf. Bis zur Fensterunterkante ist des Personals Arbeitsraum durch Elektronik belegt. Die Elektronik verträgt den Betrieb mit Gleichstrom und DCC-Digitalstrom. Eine Ausführung für Dreileiter-Bahner oder Besitzer von Motorola-Digital-Anlagen gibt es nicht.

Zum Einbau der Bühne auf der Anlage legt Heljan eine Säge- und Bohrschablone bei, die man der Einfachheit halber auf die Grundplatte klebt. Die genaue Position der Grube kann man beispielsweise durch Anlegen von Holzklötzen ermitteln. Natürlich kann man auch die Grubenaußenmaße (358 x 358 mm) antragen und aussägen. In beiden Fällen sind an den vier Ecken Löcher mit einem Durchmesser zu bohren, der größer ist als die Breite des Stichsägeblatts. Mit der Stichsäge fährt man dann die Linien nach. Da die überkragenden Ränder der Bühne leichte Sägefehler gnädig verdecken, →



Der Drehscheibe liegt eine Bohrschablone bei, die man ausrichtet und geschickterweise mit Fixierkleber auf die Grundplatte klebt.



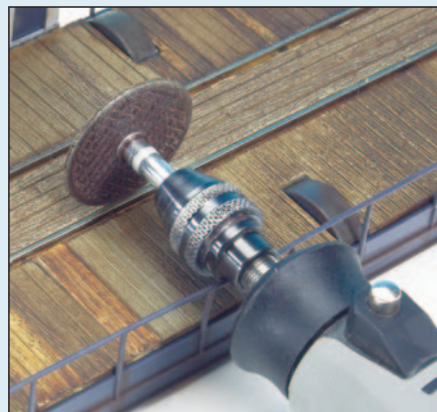
Um die Sensoren ist ein größerer Ausschnitt vorzusehen.

Bühne bewegen

1) Über Pfeiltasten zum Menüpunkt „tr“ gehen (Anzeige der aktuellen Bühnenposition)
2) „Go/Set“ drücken
3) Über Pfeiltasten die Nummer des gewünschten Abgangs anwählen
4) Auswahl mit Druck auf „Go/Set“ bestätigen. Bühne fährt zum angewählten Abgang



Mit Bleistift und Lineal zeichnet man die Lage der Abgänge an der Grube und auf der Grundplatte an. Geschickt ist es, dazu die Bühne einzusetzen, anzuschließen und an die Stellen der gewünschten Abgänge zu verfahren.



Damit Fahrzeuge mit NEM-Radsätzen einwandfrei rollen, muss man die innen liegenden Rillen mit der Trennscheibe weiten.



Die Bühne kann nach dem Einbau mit dem mitgelieferten Bedienpult analog und digital gesteuert werden. Digital kann eine Ansteuerung aber auch über die DCC-Zentrale erfolgen.

braucht man keine Hölzer zum Entlangführen der Säge einzuspannen. Die 6,3 mm großen Löcher für die Befestigungshülsen der Schiebebühne sollte man erst bohren, wenn die Grube mit etwas Spiel in die Öffnung passt. Sobald die Grube ohne Zwängen in der Öffnung sitzt und plan aufliegt, verschraubt man sie vorsichtig mit der Platte. Da die Bühne für Fahrzeuge mit Rp-25-Radsätzen konzipiert wurde, laufen solche mit NEM-gerechter, etwas geringerer Spurweite auf der Holzimitation zwischen den Schienen auf. Wenn man mit der Trennscheibe die inneren Rillen einmal durchfährt, ist das Problem vom Tisch.

Danach schließt man die Elektrik an. Vom Bedienpult zur Bühne führt ein einziges achtpoliges Kabel. Die vier Schraubklemmen des Pults sind im Analogbetrieb mit dem Fahrstrom (Klemmen 1 und 2) beziehungsweise mit einem Wechselstromtrafo (Klemmen 3 und 4) zu verbinden. Da die Schiebebühne in erster Linie für den amerikanischen Markt entwickelt wurde, sind die Anzeigen des Displays in englischer Sprache gehalten, was allerdings auch des Englischen Unkundige nicht stören dürfte.

Abgänge definieren

Aktion	Anzeige
1) Menüpunkt „Prog" über die Pfeiltasten anwählen	
2) „Go/Set" drücken	Display blinkt
3) Durch Drücken einer Pfeiltaste Bühne an gewünschte Stelle verfahren (Stopp durch nochmaligen Druck auf eine der Pfeiltasten)	
4) „Go/Set" drücken, Abgangsnummer wird angezeigt.	
5) Abgangsnummer über die Pfeiltasten nach Belieben ändern	
6) Bestätigung durch Druck auf „Go/Set"	

Nach dem Anlegen der Betriebsspannung wird die Bühne kalibriert (Menüpunkt „Cal"). Egal an welcher Stelle man die Bühne eingesetzt hat, fährt sie an einen Nullpunkt. Die Lage desselben hat übrigens keinen Einfluss darauf, welche Gleisabgänge wie zu benennen sind. Dann geht man durch Drücken der Pfeiltasten zum Menü-Punkt Programmieren (Anzeige „Prog"). In diesem gibt man der Scheibe bekannt, an welchen Punkten die Gleisabgänge liegen sollen (siehe Kasten). Wenn man die Bühne an der gewünschten Position angehalten hat, sollte man von Hand das Spiel kontrollieren, damit der Anschluss auch in jedem Fall gewährleistet ist. Die Elektronik merkt sich die Lage der Abgänge natürlich. Mit angenehm geringem Geräusch verfährt die Bühne zum vorgewählten Abgang und stoppt präzise.

Der Umgebung der Schiebebühne widmet sich der zweite Teil des Werkstatt-Beitrages. *Jochen Frickel*



Sogar Liliputs mächtige 05 hat viel Platz auf Heljans neuer Schiebebühne.

Fotos: Frickel



www.kalles-homepage.de

Das Kaleidoskop des Karlheinz D.

Man muss sich nicht notwendigerweise spezialisieren, wenn man sich für Eisenbahn begeistern lässt.

■ Das meint – und demonstriert – Karlheinz „Kalle" Dölker aus Birkenfeld in Baden-Württemberg. Seine reichlich bestückte Homepage erweist sich tatsächlich als Kaleidoskop, so bunt ist die Themenvielfalt. Das betrifft etliche Vorbildfotos ebenso wie Berichte über den eigenen Modellbau, etliche (angenehm kurz präsentierte) Praxistipps bis hin zu einem ganz besonderen Schmäckerchen, seinem Loksound-Angebot. Die Vorbildaufnahmen reichen zeitlich zum Teil weit zurück und zeigen zum Beispiel Farbaufnahmen von 18.3 (bad. IV h) und diversen S 3/6. Dass der Autor im deutschen Südwesten zu Hause ist, hinderte ihn nicht an Besuchen beispielsweise des Dampf-Bws Wolsztyn. Ergo, man muss sich in der Tat nicht festlegen, wenn einen vieles interessiert. Dann würde es zum Beispiel diese sehr unterhaltsame Homepage nicht geben.

www.stayathome.ch

Schweizer Märklinist

Vorliebe für modernste Modellbahntechnik und Märklin kennzeichnet die umfangreiche und praxisnahe Site.

■ Rainer Lüssi aus Fehraltorf in der Schweiz ist überzeugter Märklin-Bahner und ein exzellenter Homepage-Editor. Von seinem Wissen können durchaus auch die Anhänger der Nicht-Märklin-Konfessionen Nutzen ziehen. Innerhalb der Wechselstromwelt entpuppt sich Lüssi als Generalist, wie wohl eine starke Beschäftigung mit Digitaltechnik und sonstiger Elektrik die Vorliebe für die moderne Modellbahn dokumentiert. Seine umfangreichen Beschreibungen beruhen auf eigenen Erfahrungen, praktische Themen sind nutzerfreundlich geordnet. Fazit – ein sehr guter (Märklin-)Modellbahn-Fundus!

www.reichsbahndampf.de

Doku-Tradition

Ralf Lohse aus Chemnitz hat es auf die Traditionsloks der DR abgesehen – und auf manches mehr.

■ „Ich möchte hier einige Reichsbahnloks vorstellen, die zumeist heute noch betriebsfähig sind", begrüßt Autor Ralf Lohse den User. Im fast schon vergessenen, knappen Dokumentarstil stellt er seine Foto-Jagdbeute vor, die mit kurzem, aber aussagefähigem Text versehen ist. Dabei sind ihm Dampflokomotiven ebenso lieb wie Diesel- und E-Loks. Ausflüge unternimmt er zu den sächsischen und den Harzer Schmalspurbahnen, und auch seine Modellbahnaktivität kann man mitverfolgen. Nette und nutzerfreundliche Homepage!

www.fahrbier.de

Tegtmeiers Reisen

Das Bloggen greift um sich – warum nicht auch die Bahn und Erlebnisse mit ihr zum Thema machen?

■ In den USA, so hört man, seien die Blogger inzwischen zu einer ernsthaften Konkurrenz zur etablierten Presse geworden. Diesen Anspruch hat der leider anonyme Autor dieses Blogs wohl nicht, aber seine regelmäßigen Notizen von alltäglichem Bahnverkehr um Köln und Euskirchen haben teilweise tegtmeiersche Qualität: „Könn' Se ma' kucken, wat da wieder is'", lässt er uns teilhaben an Umleitungen, freundlichen Bahnmitarbeitern und, ja auch, Bombenfunden mit Ersatzverkehr. Die nach Schlagwörtern geordneten Labels verraten unter anderen „sinnloses Pendlerwissen". Viel Spaß!

www.eisenbahnen.at



Panoramen-Panorama

In Österreich gibt es Bahnfotografie und deren Online-Schau auf hohem Niveau.

■ War schon die in Ausgabe 4/2009 besprochene Site www.bahnforum.info trotz gewisser Einschränkungen bei der allgemeinen Nutzerfreundlichkeit von hoher Qualität, so ist www.eisenbahnen.at quasi die Online-Wettbewerbsansage auf ebenfalls erstklassigem Level und mit eindeutiger Schwerpunktsetzung bei Bildern. Natürlich lebt die Bahnwelt in Österreich von den großartigen Streckenpanoramen, und mit den entsprechenden Aufnahmen wird nicht gegeizt. Die Menüführung erfolgt sehr einfach mittels direktem Klick auf die gewünschte Strecke oder mit Hilfe der Übersichtskarte. Autor Philipp Glitzner aus Gedenberg in der Steiermark legt weniger Wert auf eine Bilderschlacht à la „Viel hilft viel", sondern will mit weniger, dafür aussagekräftigen Bildern das typische der jeweiligen Strecken, Bauten und Landschaften herausstreichen. Man kann sagen, dass ihm das vorzüglich gelungen ist! So manche bekannte Strecke wie die Karwendelbahn überrascht mit eindrucksvollen Perspektiven. Und der Autor vergisst bei aller Begeisterung eines nicht, zu findem im lesenswerten Vorwort: Das Hobby soll Spaß machen. In diesem Sinne frohe Online-Reise durch die Alpen!

Als zweiter Großserienhersteller liefert Trix ein H0-Modell des Diesetriebwagens „LINT“ für den modernen Nahverkehr aus.

Leckere Versuchung



Auch im Nahverkehr der DB AG bleibt die Zeit nicht stehen. Die seit den 1980er-Jahren beschafften Serien-628 kommen langsam in die Jahre und sollen nach und nach aus dem Betrieb genommen werden. Eines der favorisierten Fahrzeuge zur Ablösung der 628 ist der „LINT“ (Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen), der bei DB Regio als Zweiteiler unter der Baureihenbezeichnung 648 unterwegs ist.

Durchaus von seiner Schokoladenseite zeigt sich das neue H0-Modell von Trix nach Vorbild des ab Braunschweig eingesetzten Fahrzeuges 648 255-8. Damit wählte Trix ebenso wie Fleischmann (siehe MEB 3/2007) die LINT-Variante mit niedrigem Einstieg. Selbst das charakteristische „Niedersachsen ist am Zug“-Logo wurde nicht vergessen. Die großen und vollständig planen Scheiben sind sehr sauber gearbeitet und ins Gehäuse eingepasst. Gleiches gilt für die sphärisch geformten Frontscheiben.

Der geschickt im Jakobs-Drehgestell untergebrachte Antrieb beeinträchtigt so gut wie nicht den Blick auf die gut angedeutete Inneneinrichtung. Einzig im Bereich des Getriebes muss der Antrieb dadurch kaschiert werden, dass man den

AUF EINEN BLICK

PRO *Formgebung; Farbgebung und Bedruckung; Inneneinrichtung; Beleuchtung; Fahrverhalten; Mehrzugbetrieb*

KONTRA *Knappe Betriebsanleitung; Innenraumbodenniveau im Getriebebereich*

PREIS *299,95 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Eine Formneuheit aus dem Hause Atlas ist die Rangierlok des Typs HH600/660 der American Locomotive Company (Alco) in H0.

Flott unterwegs

Der US-Lokomotivhersteller Alco hatte mit den Rangier-Dieselloks der Reihen HH600/660 Anfang der 1930er-Jahre die Nase vorn. Kein anderer Hersteller in Nordamerika hatte zu diesem Zeitpunkt ein vergleichbares serienfähiges Produkt, der spätere Marktführer EMD hatte zu Beginn des Jahrzehnts nicht einmal eine eigene Fabrik. Zwischen 1931 und 1940 wurden beinahe 200 Loks dieses Typs gebaut. Ein wichtiger Ab-



Sieht gut aus und fährt gut: Fans von Alco-Dieselloks werden bei diesem Modell sicherlich schwach werden.



Das sorgfältig gestaltete Gehäuse und der zeitgemäße Antrieb sind die Schokoladenseiten des Trix-H0-Triebwagens.

Boden bis unmittelbar unter die Fensterunterkante gezogen hat.

Die Innenräume sind mittels LED sehr wirklichkeitsnah beleuchtet. Auch Spitzen- und Schlusslicht sowie die Zugzielanzeiger an den Fahrzeugköpfen und in den Seitenwänden zeigen sich vorbildgerecht.

Fahrtechnisch ist der LINT von Trix auf der Höhe der Zeit. Er läuft sehr ruhig und ohne störende Bewegungen oder Geräusche, fährt bei knapp zwei Volt äußerst langsam an und erreicht bei 12 Volt umgerechnete 123 km/h. Messfehler und Fertigungstoleranzen eingeschlossen, wird die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit im Prinzip perfekt erreicht.

Leider weniger Grund zum Jubeln gibt die doch sehr knapp gehaltene Betriebsanleitung. Dieser ist unter anderen zu entnehmen, dass das Fahrzeug durch das Lösen zweier Schrauben in den Fahrzeugböden zu öffnen ist.

Trotz dieser kleinen Einschränkung demonstriert der H0-LINT ebenso wie sein Vorbild den aktuellen Stand der Technik. Für 299,95 Euro (unverbindlich empfohlener Verkaufspreis) erhält man ein hochwertiges und modernes Modellfahrzeug.

Henning Bösherz

STECKBRIEF

- **V_{max} bei 12 Volt:** 123 km/h
- **Auslauf aus V_{max}:** 60 mm
- **Anfahren** bei 1,8 Volt mit < 5 km/h
- **Kriechen** bei 1,7 Volt mit < 5 km/h
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Gewicht:** 430 Gramm
- **Hersteller:** Trix
- **Katalognummer:** 22211
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf beide Achsen des Jakobs-Drehgestells
- **Haftreifen:** Vier
- **Motor:** Glockenankermotor mit Schwungmasse
- **Digitalschnittstelle:** 21-polig

---

nehmer war die bekannte Ostküstenbahn New York, New Haven and Hartford Railroad.

Die Konstrukteure von Atlas gaben sich bei ihrer jüngsten Formneuheit viel Mühe bei der Detaillierung. Die Proportionen geben das Vorbild gut wieder. Feinste Niete, dünne Handläufe und Griffstangen machen einen hervorragenden Eindruck, perfekt gravierte Drehgestellblenden unterstreichen den guten Gesamteindruck. Ein Highlight ist die Nachbildung des Führerstandes mit sauber eingesetzten, klaren, teils geöffneten Fenstern, die einen schönen Einblick in den eingerichteten Führerstand des Lokführers gewähren. Auf dem gleichen hohen Niveau befinden sich die auffällig, grün-orangene New-Haven-Lackierung sowie die Bedruckung.

Die Fahrleistungen sind gut: Mit 145 km/h bei zwölf Volt ist die Lok allerdings etwas zu schnell. Auch fährt die HH660 etwas flott an. Der Auslauf ist mit 255 Millimetern aus der Höchstgeschwindigkeit und mit 135 Millimetern aus 97 km/h bei acht Volt phantastisch. Ebenfalls positiv fällt das Spitzenlicht auf, das schon bei geringer Spannung deutlich zu erkennen ist.

Der urige Alco-Rangierdiesel ist auf jeden Fall eine gute Empfehlung. Atlas-Produkte werden in Deutschland vom Zubehörhersteller Noch vertrieben.

Stefan Alkofer

STECKBRIEF

- **V_{max} bei 12 Volt:** 145 km/h
- **Auslauf aus V_{max}** 255 mm
- **Anfahren** bei 2,3 Volt mit 12 km/h
- **Zugkraft:** Zwölf vierachsige Reisezugwagen in der Ebene
- **Gewicht:** 221 Gramm
- **Hersteller:** Atlas
- **Katalognummer:** 10000427
- **Andere Roadnames:** EJ&E, Erie, Milwaukee Road, Maine Central, Southern Pacific
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Achsen
- **Haftreifen:** –
- **Motor:** Fünfpolmotor mit Schwungmasse
- **Digitalschnittstelle:** Achtpolig

AUF EINEN BLICK

PRO *Hervorragende Detaillierung; sauber nachgebildeter Führerstand; vorzügliche Lackierung und Bedruckung; guter Auslauf; gut sichtbares Licht*

KONTRA *Etwas zu schnell*

PREIS *Etwa 120 Euro*

URTEILE



Der sauber verglaste Führerstand zeigt einige Details des Arbeitsplatzes eines vielbeschäftigten Ostküsten-Lokführers.



In vielen Regionen gehören die Doppelstockwagen der Waggonfabrik Görlitz zum gewohnten Bild.

Von Fleischmann gibt es einen Steuerwagen mit guter Ausstattung für den Epoche-V-Doppelstockzug in N.

Licht an!

Die erfolgreichen Doppelstockwagen von Bombardier aus Görlitz erfahren beim Vorbild immer wieder Änderungen, Anpassungen und Verbesserungen, auch wenn es bei der Grundkonzeption der seit 1992 gefertigten Neubauwagen geblieben ist. Von Fleischmann gibt es jetzt eine Neukonstruktion, die neben einer geänderten Kopfform und ebenso geänderter Fenstereinteilung des Steuerwagens auch einige modellbahnspezifische Anforderungen berücksichtigt.

Unnütz ist allerdings das Beilegen der Schiebebilder für die Zugzielanzeige: Es sind zwar

---

Nach dem Vorbild von bei Privatbahnen eingestellten Beiwagen gibt es zwei neue Modelle von Pmt in H0.

Zwei Kurze

Der Einsatz von Triebwagen und deren passende Ergänzung in Form von Bei- und Steuerwagen wurden ab den 1930er-Jahren gerade auch bei vielen deutschen Privatbahngesellschaften zu einer Möglichkeit, den Betrieb rationeller zu gestalten. Für ausgesprochene Schwachlaststrecken beispielsweise in der Altmark oder in der Lausitz bauten verschiedene Hersteller Beiwagen mit extrem kurzem Achsstand von gerade einmal 3,5 Metern.

Profi-Modell Thyrow (Pmt) bereichert sein Triebwagenprogramm um zwei Beiwagenvarianten. Die Wägelchen sind maßstabsgerecht kurz und gefallen durch exzellente Farbgebung und saubere Bedruckung Zur Verfeinerung liegen Bremsschläuche bei. Vor deren Anbringen sind jedoch die entsprechenden Löcher in den Pufferträgern zu erweitern. Neu und lobenswert bei Pmt-Modellen ist, dass alle ab diesem Jahr gefertigten Fahrzeuge mit kulissengeführtem Kupplungsschacht ausgeliefert werden.

Der Aufbau der Wagen ist im Grunde identisch. Sie unterscheiden sich lediglich in der Gestaltung der Stirnwände, woraus auch eine Variante mit Übergangsblechen resultiert.

Was die Fahrzeuge ein wenig schlicht wirken lässt, ist die farblich mit dem Chassis identische Inneneinrichtung, auf die man durch die sehr klaren und sauber eingesetzten Fenster schauen kann.

Besonders auf Anlagen nach DR-Vorbild kann man mit den Pmt-Fahrzeugen interessante Akzente setzen.

Henning Bösherz

AUF EINEN BLICK

PRO *Interessante Vorbilder; Maßstäblichkeit; sehr gute Farbgebung und Beschriftung des Wagenkastens*

KONTRA *Einfarbige Inneneinrichtung, Zurüstteile passen schlecht*

PREIS *Je 41,50 Euro (UVP)*

URTEILE



Die Zweiachser wurden auf manchen Strecken auch mit normalen Wagen und Lokomotiven eingesetzt.

sehr viele deutsche Einsatzgebiete mit typischen Endbahnhöfen berücksichtigt (beispielsweise für die S-Bahn Dresden oder die S-Bahn „Halleipzig"), jedoch lässt sich das ab Werk aufgedruckte Ziel Augsburg Hbf nicht entfernen!

Der Clou aber ist die Beleuchtung des Steuerkopfes mit Spitzen- und Schlussignal sowie als Highlight der beleuchteten, somit leider festgelegten Zugzielanzeige. Deren Ausführung aber ist einfach hervorragend!

Eine passende Innenbeleuchtung muss der Modellbahner selbst installieren. Um eine Lok am Kopfende des Wagens anzukuppeln, sind der untere Teil der Schürze und der in den Kurzkupplungskopf eingesteckte Einsatz abzuziehen und



Die Zugzielanzeige zeichnet sich durch eine vorbildgetreue Ausführung aus. Der Einsatz einer Kupplung ist nach Entfernen der Schürze möglich.

AUF EINEN BLICK

PRO *Form- und Farbgebung; Details; Farbe der Zugzielanzeige*

KONTRA *Empfindliche Ausführung der Stromaufnahme; Zugziele ab Werk festgelegt*

PREIS *Euro 89,95 (UVP)*

URTEILE

die beiliegende Kupplung einzustecken. Die Stromabnahme-Bleche am vorderen Drehgestell sind mit großer Vorsicht zu behandeln.

Bei dem empfohlenen Verkaufspreis von fast 90 Euro darf es nicht passieren, dass das Zugziel bereits ab Werk festgelegt ist. Davon abgesehen ist der Steuerwagen ein schönes Modell. *Henning Bösherz*

Der Schweizer Roald Hofmann begann vor einigen Jahren, hochwertige Kleinserienloks im Design der Egger-Bahn zu fertigen.

Kult-Lok

Die Egger-Bahn ist den älteren Semestern unter den Modellbahnern ein Begriff. Die spannende Geschichte um die H0e-Feldbahn haben wir aktuell im MODELLEISENBAHNER ausführlich gewürdigt.

Ein permanentes Manko der Egger-Loks waren die nur mäßigen Fahreigenschaften. Die Stromabnahme war unzureichend und das geringe Gewicht der kleinen Loks führte zu dürftiger Zugkraft.

Als sich Roald Hofmann entschloss, der Egger-Bahn wieder Leben einzuhauchen, war es sein Ziel, genau diese Defizite zu beseitigen. Er konstruierte ein aufwendiges Getriebe und verwendet eine Schwungmasse aus dem Schwermetall Wolfram. Außerdem sind die Loks aus Metall gefertigt, damit sie ordentlich Gewicht auf die Waage bringen. Jüngstes Modell ist die Dampflok Nr. 5, ein putziger B-Kuppler.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Bei zwölf Volt erreicht die Lok authentische 27 km/h und besitzt einen erstaunlichen Auslauf von 60 Millimetern. Ein Zug mit 60 Achsen war für das 96 Gramm schwere, nur rund fünf Zentimeter lange Modell kein Problem. Fein detailliert und sehr schön matt lackiert, macht die Lok einen prima Eindruck. Nur beim Preis muss man zweimal hinsehen und kräftig schlucken Infos unter www.eggerbahn.ch. *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Ausgezeichnetes Fahrverhalten; schöne Detaillierung; hervorragende Farbgebung*

KONTRA *Preis*

PREIS *729 Euro*

URTEILE

Stainz-Feeling in H0e: Der Betrieb mit den Egger-Loks aus hofmannscher Produktion macht Spaß. Nur der Preis trübt die Freude.





Die TT-Drehscheibe eignet sich für Loks mit einem maximalen Achsstand von 18 Zentimetern.

Roco bereichert sein TT-Sortiment nun um eine Drehscheibe, die dem aufmerksamen Modellbahner durchaus bekannt erscheinen mag.

Der richtige Dreh

Seinerzeit bot Fleischmann den TT-Bahnern eine durchdachte Drehscheibenkonstruktion an, die im Zuge der Übernahme durch die Modelleisenbahn-GmbH nun offensichtlich den Weg ins Roco-Sortiment (Art.-Nr. 35900) gefunden hat.

Wie dem auch sei, eines ist sicher: Diese Drehscheibe brilliert nach wie vor als optisch und technisch ausgereiftes Modell. In der übersichtlichen Bedienungsanleitung werden dem Modellbahner Schritt für Schritt Einbau, Anschluss sowie sämtliche Funktionen erläutert.

Der Fahrstromanschluss erfolgt ausschließlich über die Drehscheibe. Nur so versorgt die Drehbühne selbst stets nur jene Strahlengleise mit Strom, die gerade mit dem Bühnengleis in Verbindung stehen. Dies erfordert selbstverständlich eine strikte elektrische Trennung des Drehscheibenareals von der übrigen Anlage.

Der besondere Clou der Drehbühne ist, dass man jedes Bühnenende (und damit das jeweils angrenzende Gleis) getrennt unter Strom setzen kann, was eine problemlose Nutzung gegenüberliegender Gleisabgänge gestattet. Diesbezüglich ermöglicht der Drehrichtungswahlschalter wechselweise die gezielte Ansteuerung entweder des Bühnenendes mit Drehscheibenhaus oder desjenigen ohne. Die Verkabelung

Auf einen Blick

PRO *Zuverlässige Technik; leiser Antrieb; gute Detaillierung; authentisch wirkende Patinierung ab Werk*

KONTRA *Fehlende Bühnenhaus-Verglasung; klobig wirkender Hebel für Handbetrieb*

PREIS *270 bis 280 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Aus zweien mach einen: Fallers patiniertem H0-Güterschuppen in Ziegelbauweise ist der Wiedererkennungswert nicht abzusprechen.

Schuppen-Doppel

Auch ohne Fallers Modell des Bahnhofs Gera-Liebschwitz vor Augen zu haben, kommt einem der insgesamt durchaus ansprechende Güterschuppen mit Oberlichtdachaufsatz irgendwie bekannt vor.

Sei´s drum, die Gütenbacher verstehen es, durch geschickte Kombination und andere Farbgebung der Spritzlinge aus Einzelbausätzen etwas Neues zu kreieren. Über den Preis der Recycling-Aktionsware kann man allerdings geteilter Meinung sein, zumal Ausstattungsdetails außer selbstklebenden Beschriftungssätzen fehlen.

Länger als der bis auf zwei Ausnahmen problemlose Zusammenbau dauert die Abdichtung des Innenraums gegen Lichtausfall. Die beiliegende einseitig schwarz bedruckt Maske ist denkbar ungeeignet, zumal sich eine Inneneinrichtung anbietet.

Mit Acrylfarbe, zunächst in Schwarz, dann je nach Geschmack in einem Verputz imitierenden Weiß, Ocker oder Braun, ist der Transparenz der Kunststoffwände beizukommen. Soweit die doch recht dünnen Tore geschlossen bleiben, ist diesen ein mehr als doppelschichtiger Anstrich zu gönnen.

Da der Türanschlag an der Mauerinnenseite liegt, haben geöffnet darzustellende Torflü-

Mit Fallers traufenständigem Güterschuppen wird die Zeit des Stückgutverkehrs lebendig.





Bereits von den Fleischmann-Drehscheiben kennt man den runden Wahlschalter.

gelingt gemäß der Anleitung problemlos.

Mit dem an der Drehbühne platzierten Handhebel lässt sich entweder der Motor in Gang setzen oder das Antriebszahnrad auskuppeln, um die Bühne von Hand zu drehen. Stoppt bei Elektrobetrieb die Drehbühne anfangs nicht am Gleisabgang (so geschehen bei unserem Testmuster), lässt sich mit diesem Handhebel auch jene die Halteabstände bestimmende Mechanik durch Auskuppeln und Zurechtrücken überlisten. Angenehm leise und zuverlässig verrichtet der Elektroantrieb seine Arbeit.

Lediglich Tilligs Reichsbahn-V60 saß mit ihrer extrem tief liegenden Getriebeabdeckung auf dem Riffelblech der Drehbühne auf, was aber eigentlich eher dem Lokhersteller angekreidet werden sollte.

Für gewöhnlich hält die Drehbühne an jeder Raste an, doch ein gleichmäßiges Durchlaufen ist durch Nachaußenziehen des in Betriebsposition befindlichen Drehrichtungswahlschalters möglich, der auf diese Weise während des Drehvorgangs fixiert wird. Mit der 15-Grad-Aufteilung lassen sich maximal 24 Gleisabgänge realisieren. Roco bietet auch Ergänzungssets (Art.-Nr. 35901) mit jeweils drei weiteren Gleisabgängen an.

Michael Robert Gauß

AUF EINEN BLICK

PRO ***Vielseitig einsetzbar; Ziegelstruktur und Farbgebung; Montage insgesamt; optionale Inneneinrichtung***

KONTRA ***Lichtausfall und Maske; Oberlichtaufsatz; Dachklebeflächen; Einfallstellen; Preis***

PREIS ***Zirka 40 Euro***

URTEILE ☒ ☒ ☒

gel übrigens nach innen aufzugehen.

Zwecks Zugänglichkeit zu Beleuchtung und optionaler Inneneinrichtung ist zu empfehlen, das Dach nur lose aufzusetzen.

Im Gegensatz zur Bauanleitung ist es überdies ratsam, die als Untersparren ausgebildeten Hilfswinkel direkt an den mittigen Kanten der Dachhälften anzubringen. Nur so erhält man eine ausreichende Klebefläche für das Gesamtsatteldach. Nacharbeiten sind zudem erforderlich beim Aufsetzen des Oberlichts, dem auch eine zusätzliche innere Verstrebung gut täte. Hauptdachneigung und Oberlichtstirnwände passen nur bedingt zusammen.

Dass die auf Gehrung angeformten Sockelstreifen auf den Traufenseiten eine Idee zu lang sind, ist dagegen marginal. Weniger schön sind die ob der in die Jahre gekommenen Spritzlinge doch recht deutlichen Einfallstellen der Laderampen.

Sind auch diese Schönheitsfehler beseitigt, macht der nahezu zeitlos und vielerorts einsetzbare Güterschuppen mit schöner Ziegelgravur einen insgesamt guten Eindruck.

Karlheinz Haucke

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Vollzug

Flotte Beschleunigung und viel Platz zeichnen die betagten S-Bahnen der Reihe 420 aus. Trix konstruierte den Klassiker in H0 neu.



Die Fahrerin (Noch-Figur) stoppt ihre S-Bahn millimetergenau im gut gefüllten Bahnhof.

1,6 Meter sollten die Bahnsteige zum Einsatz eines Vollzuges lang sein.

Für das neue S-Bahn-Netz der bayerischen Landeshauptstadt München entwickelte die Deutsche Bundesbahn (DB) zusammen mit dem Fahrzeughersteller MAN ab 1968 den Triebzug ET 420. Auch die geplanten Schnellbahn-Netze im Rhein-Ruhr-Gebiet, in Frankfurt am Main und Stuttgart sollten mit diesen Zügen bestückt werden.

1969 verließen die drei Vorserien-Fahrzeuge das Werk. Dass die letzten der 480 Einheiten erst 1997 abgeliefert wurden, spricht für die Qualität der Konstruktion. Als Hauptmangel gilt die fehlende Übergangsmöglichkeit zwischen den Wagen. In vielen Gegenden steigen Fahrgäste aus Angst vor Belästigungen durch Randalierer nur in den ersten Wagen ein. Dieser ist dann oft brechend voll, während die anderen nahezu leer fahren. Wenn die dreiteilige Einheit alleine unterwegs ist, wird sie als Kurzzug, in Doppeltraktion als Vollzug und dreiteilig als Langzug bezeichnet.

Da die Triebzüge nur in Tagesrandlagen oder auf schwach frequentierten Strecken solo unterwegs sind, ist zu begrüßen, dass Trix auch Dummy-Einheiten ohne Antrieb anbietet. Wem der Preis für letztere zu hoch erscheint, dem sei gesagt, dass die Kosten für den Elektromotor und für einige Zahnräder bei der Vielzahl der übrigen zu montierenden Teile kaum ins Gewicht fallen.

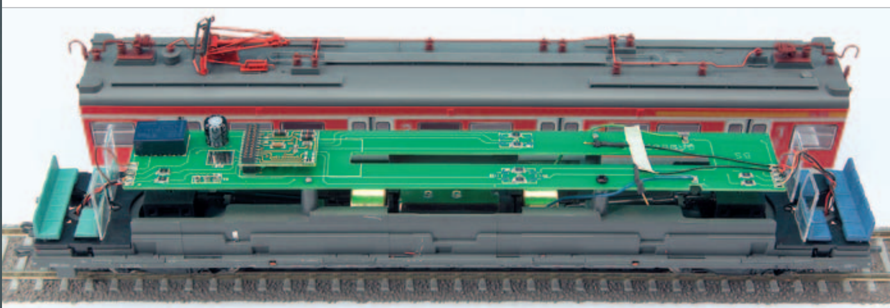
Gewicht ist das Stichwort, wenn es um den Antrieb geht. Da der Motorwagen im Falle eines Langzuges zwei Dummy-Einheiten schleppen muss, ist es verständlich, dass er mit 524 Gramm ordentlich schwer ausfällt. Dass für eine Inneneinrichtung kein Platz mehr ist, muss man in Kauf nehmen. Wer eine Innenbeleuchtung nachrüstet, sollte zur Tarnung des Antriebes auch Figuren an den Metallrahmen kleben. In der Mitte des Rahmens sitzt ein ausgewachsener Fünfpolmotor mit zwei großen Schwungscheiben. Die Fahrleistungen sind sehr gut, beim Vollzug muss man allerdings schon 11 Volt anlegen, damit die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreicht wird. Das Summen des Antriebs passt sehr gut zu einer S-Bahn dieser Baureihe. Ein immerhin fast 2,4 Meter langer Vollzug bewältigt auch eine Drei-Prozent-Steigung ohne Probleme. Selbst abruptes Aufreißen des Reglers beschleunigt den Zug sanft. Der großzügige Auslauf bei Stromunterbrechung ist nötig, da die Spannung der in Fahrtrichtung rechten Schiene nur durch das führende Drehgestell aufgenommen wird. Das ist für den Analogbetrieb wichtig, damit der Zug vor Halt zeigenden Signalen auch stoppt. Die LED-Beleuchtung vermag im Analogbetrieb kaum die Stirnlam- →



Die grauen Elektrokupplungen finden im Boden der Endwagen Platz. Angenehm fällt der geringe Abstand zwischen den Wagen auf.



Die Inneneinrichtung weist stimmige Farben und Abtrennungen zwischen den Großräumen und den Einstiegsbereichen auf.



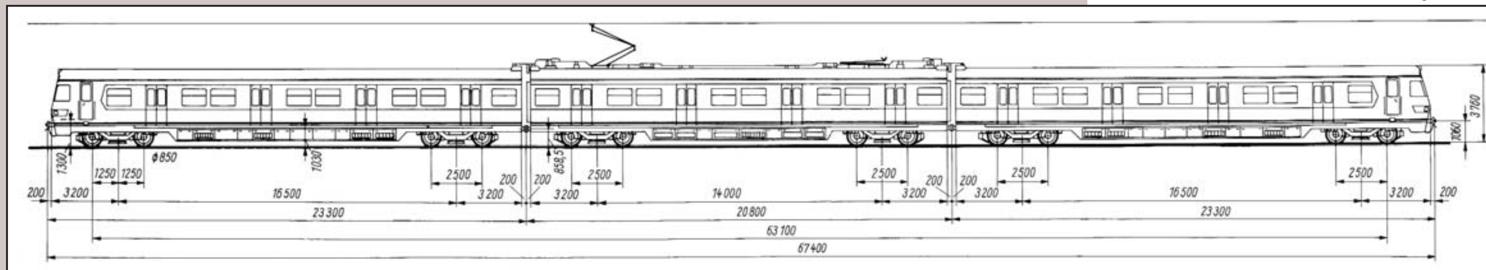
Der Fünfpoler lagert in einem schweren Metallchassis. Die schwarzen Stecker sind für die Nachrüstung mit einer Innenbeleuchtung gedacht.

Mess- und Datenblatt

ET 420 der DB von Trix in H0



Zeichnung: MEB-Archiv



 Steckbrief

Hersteller: Trix, Nürnberg
Bezeichnung: 420 377 der DB
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2008
Epoche: V
Katalognummer: 22621
Andere Ausführungen: Dummy-Einheit ohne Antrieb; Epoche-IV-Züge
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff (Motorwagen); Kunststoff (Endwagen)
Gewicht (Motorwagen): 524 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Vierpolige stromführende Kupplung zwischen den Wagen; Deichsel zur Verbindung zweier Triebzüge liegt bei
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 239,95 Euro

 Elektrik

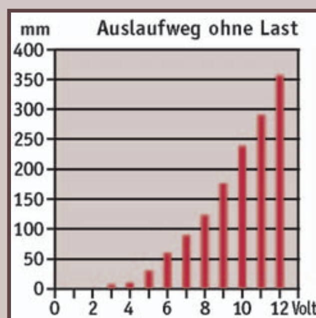
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Achsschleifer auf 2 (führendes Drehgestell) beziehungsweise 12 Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn
Digitale Schnittstelle: 21-polig; Bauart Trix

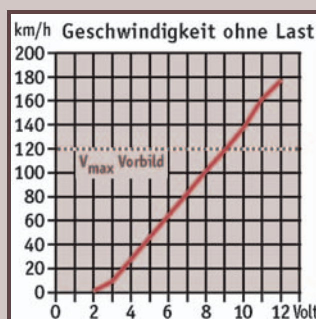
 Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle vier Achsen des Mittelwagens
Schwungmassen: Zwei
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 110 Gramm
3 % Steigung: 88 Gramm

 Service

Gehäusedemontage: Fahrzeug mit beiden Händen packen und die Gehäuse-Enden gegeneinander verdrehen.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses des Mittelwagens gut zugänglich
Zurüstteile: Trittstufen; Elektrokabel
Bedienungsanleitung: Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	67 400	774,7	779
Achsstand Mittelwagen	14 000	160,9	161
Achsstand Endwagen	16 500	189,7	189
Raddurchmesser	850	9,8	9,8
Höhe Dach über SO	3 760	43,2	44,1
Abstand zw. Wagen	400	4,6	5,1

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,7	7	–
U_{Nenn}	12	173	359
V_{max}Vorbild	9,1	120	173

pen und die Zugzielanzeige zu erhellen.

Wer den Triebzug digitalisieren will, wird nicht umhinkommen, dem Konstrukteur bösen Willen seinem Arbeitgeber gegenüber zu unterstellen. Laut Anleitung ist der Motorwagen durch Verdrehen des Gehäuses zu öffnen! Das Testmuster zeigte sich so lange schamhaft, bis der Einsatz eines Schraubendrehers und rohe Gewalt den Widerstand des Gehäuses brachen.

Dass die Formgebung zu den Stärken des 420 zählt, darf man bei einer Neukonstruktion erwarten. Die Schärfe der Gravuren und die Ausführung der separat angesetzten Details gefallen. Beim Anblick des Mittelwagens wünscht man sich aber schon geätzte Laufgitter. Was bei einem amerikanischen 20-Euro-Güterwagen geht, sollte trotz geringerer Stückzahlen auch bei einem Triebwagen für 239 Euro kein Problem sein, oder? Dem Druckluftschnellschalter fehlt lediglich etwas Farbe. Besonders gelungen sind die Türöffner, die sogar separat eingesetzt sind. Bei den Fenstern fallen die gekippten Ausführungen auf, bei denen im Gegensatz zu den Geschlossenen nur eine statt zwei Rahmenleisten zu sehen ist. In den Endwagen fällt die Inneneinrichtung mit separat eingesetzten Bänken in einem ansprechenden Türkiston auf. Sogar die im oberen Bereich verglasten Abtrennungen zwischen Großräumen und Einstiegsbe-



Fürs Foto wurden einige Fahrgäste in die S-Bahn gesetzt. Die Trittstufe muss am Drehgestell unterhalb der rechten Fahrgast-Einstiegstür eingesteckt werden.

reichen finden sich am Modell. Beim antriebslosen Dummy-Zug besitzt auch der Mittelwagen eine Inneneinrichtung.

Vorbildgerechte Details weisen die Drehgestelle auf, an denen der Modellbahner die beiliegenden Trittstufen befestigen kann, wenn er es denn weiß. Die Bedienungsverhinderungsanleitung verrät davon ebensowenig wie von der Positionierung der grauen Schlauchkupplung an den hinteren Enden der Endwagen. Eine Lösung zum Entfernen der Gehäuse der Endwagen bietet Trix nicht an. Wenn man die Fingernägel zwischen Rahmen und Aufbau drückt und gleichzeitig kräftig am Aufbau zieht, hat man gute Chancen, das Gehäuse ohne Beschädigung zu entfernen. Die Fingernägel wachsen schließlich nach. Da die Verantwortung für Trix seit März in Göppingen liegt, hofft der Autor bei künftigen Entwicklungen auf die Rückkehr zur Schraubverbindung.

Das eher matte Finish der tadellosen Lackierung und die gegenüber den Zierstreifen etwas dunkler gehaltenen Piktogramme neben den Türen passen gut zu einem in Betrieb stehenden Triebzug.

Mit Ausnahme der Gehäuse-Demontage und der ungenügenden Bedienungsanleitung überzeugt der Trix-Triebzug. Nach der Übergabe von 239,95 Euro für den angetriebenen Zug und 199,95 Euro für den Dummy darf der Käufer seinen Vollzug in vollen Zügen genießen. *Jochen Frickel*



Nach Vorbild aus der Region Coburg: Die Rödentaler Pfanne, hier aus Karton, wird im Original aus Schamotte hergestellt.

Mit geübtem Blick für die Details, dabei stets den Zeitfaktor im Hinterkopf, gestalten Thomas Oswald und Thomas Bauer ein bemerkenswertes H0-Segment.

Block-Stelle

Eine Welt aus feinst graviertem, lasergeschnittenen Karton: Selbst Gartenzaun und Gartenpflanzen bestehen aus diesem Material.

Auf die Verwendungsmöglichkeiten und auf deren Nutzen kommt es an. Das sagte sich auch Thomas Oswald, gelernter und erfolgreicher Werbefotograf, als er zufällig auf die noch junge Laser technik stieß.

„Eigentlich wollte ich damit Bilder auf Glas und Karton gravieren“, schmunzelt der unweit von Coburg Geborene. Da freilich die Nachfrage eher dürftig war, „musste ich mir etwas anderes einfallen lassen“, räumt Thomas Oswald freimütig ein und ergänzt: „Da ich eh schon ein paar Sachen im Modellbahnbereich gemacht hatte, habe ich mit dem Laser mal so die ersten Zäune gemacht und unter anderem die ersten Pflanzen, den Pestwurz.“

Das beziehungsweise der schlug in der Branche ein, nicht zuletzt, weil sich Modellbauprofi Josef Brandl mit Kennerblick für diese Modellzüchtung begeisterte und sogleich Seerosen in Auftrag gab. Und eh sich der 55-jährige Oswald versah, wurde aus dem Hobby ein Nebenerwerb. So ist es auch nicht verwunderlich, dass sich auf seinem H0-Schaustück Eigenbauten aus Karton, Holz und Papier ein Stelldichein geben, die allesamt als Bausätze oder Fertigmodelle bei sei- →



Blick fürs Detail: Die vom Personal wohlgepflegte 92 passiert Feldweg und Bach auf zweibogiger Steinbrücke.





Inklusive Komposthaufen und Bohnenstauden: Auch beim Lupenblick weiß nicht nur der Lattenzaun zu überzeugen.



Des Blockwärters anheimelndes Zuhause besteht aus lasergeschnittenem, gravierten Karton und Holz.

ner Firma MBZ (www.mbz-katalog.de) im Sortiment zu finden sind.

„Genaugenommen ist mein H0-Diorama ein betriebsfähiges Segment mit genormten Übergängen für die geplante, aber noch nicht realisierte Anlage", wirft Thomas Oswald ein, der natürlich für sämtliche Hochbauten verantwortlich zeichnet, während Thomas Bauer, bekannt durch sein Modellbahn-Atelier, die Ausgestaltung oblag.

Doch halt, lasergeschnittene Pflanzen und Zäune sind eine Sache, Hochbauten eine zwar nicht gänzlich andere, aber doch wesentlich aufwendigere Angelegenheit.

Die Initialzündung besorgte Josef Brandl. „Die Seerosen haben ihn so fasziniert, dass er sich ins Auto gesetzt hat, zu mir gefahren ist und mich gefragt hat, ob ich auch Gebäude machen

Auf einen Blick

- H0-Segment in offener Rahmenbauweise
- Maße: 0,6 x 0,9 m
- Erbauer: Thomas Oswald, Thomas Bauer
- Bauzeit: Zirka 3 Tage
- System: Zweileiter-GS
- Betrieb: Analog
- Gleismaterial: Tillig Cd. 83
- Besonderheiten: Fast alles Eigenbau
- Anlagenthema: Eingleisige Nebenbahn, Epoche III
- Vorbild: Kein konkretes, Ausnahme Hochbauten

kann", erinnert sich Thomas Oswald.

Und was hat der Niederfüllbacher geantwortet?

„Weiß ich nicht, habe ich noch nicht gemacht, aber ich versuche es halt mal", lächelt der Mittfünfziger rückblickend.

Dann ging es Schlag auf Schlag. Dem ersten Mustergebäude folgten alsbald 30 individuelle H0-Modelle, getreu nach Vorbild, zu bewundern auf der Schwarzwaldanlage des gebürtigen Hamburgers Dieter Bertelsmann, der Neustadt anno 1936 in Offnadingen bei Bad Krozingen in Szene gesetzt hat.

Selbstredend basieren auch die Hochbauten auf Oswalds H0-Segment, einem offenen Rahmenbau mit Styrodurkern als Einlage, auf konkreten Vorbildern. „Mit einer Ausnahme", wirft der Modellbauer ein, „der Bauernhof ist reine Phantasie!"

Mittel zum Zweck freilich, denn hier zeigt Thomas Oswald die Laserschnittgravurmöglichkeiten anhand diverser Mauerungen, Verblendungen und Eindeckungen. Womit wir auch gleich bei einem konkreten Vorbild aus Oswalds Heimat wären: Die vorzüglich getroffene Rödentaler Dachpfanne, natürlich im Original aus Schamotte, einem feuerfesten Ton, und nicht aus Karton.



Fotos: Tiedtke

Der Uferbewuchs: Vor allem das Schilfrohr mit seinen charakteristischen Kolben wirkt doch sehr realitätsnah.

„Mein Hauptmaterial ist eben Karton, normale Graupappe, die sich auch gut färben lässt", meint Thomas Oswald und dann verrät der erfahrene Bodypainter, dass er mit Pigmentfarben und Schwammeinsatz ganz hervorragende Ergebnisse erzielt.

Und auch das verrät er, ohne rot zu werden: „Ich bin eigentlich ein fauler Mensch, das heißt, ich mach´ mir lieber ein paar Stunden länger Gedanken und spare dafür hinterher irre viel Zeit!" *Karlheinz Haucke*



Die neue Ausrichtung der Egger-Bahn, die auf schnelles Wachstum zielte und die der Geldgeber, Filmverleiher Waldfried Barthel (Constantin-Film), durchsetzte, widersprach Theodor Eggers Ziel einer Manufaktur-Produktion von H0e-Feldbahnmodellen. Egger konnte sich nicht durchsetzen, ließ sich auszahlen und schied nur wenige Jahre nach Produktionsbeginn wieder aus.

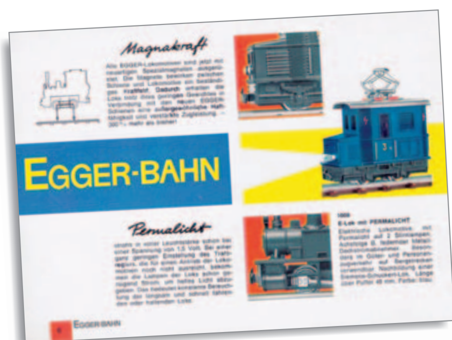
Die Egger-Bahn erfreute sich in den 1960er-Jahren zwar großer, gar internationaler Beliebtheit, kämpfte aber nach dem Ausstieg des Firmengründers mit hausgemachten Problemen und der verschlechterten Qualität des ohnehin angesichts des geringen Lokgewichts kritischen Antriebskonzeptes.

Der Rücklauf an mangelhaften Loks war ab Mitte der 1960er-Jahre groß. Die enormen Investitionen in die Neuheitenoffensive von 1965 bewirkten am Markt nicht die erforderlichen Umsätze, die technischen Probleme führten postwendend zu Image-Problemen. Barthel verlor den Spaß an seinem Unternehmen und suchte nach einer Möglichkeit, sich von der Modellbahn zu trennen. Die Verbindung zum späteren Eigentümer, dem französischen Hersteller Jouef, kam über eine Autorennbahn, die Jouef produzierte und die in Deutschland unter dem Namen „Egger-Silberpfeil“ angeboten wurde. Jouef hatte zur gleichen Zeit auch eine H0e-Feldbahn, die Decauville (benannt nach dem Erfinder Paul A. Decauville, Synonym für Feldbahn in Frankreich) im Angebot und so „passten Barthels Verkaufsabsichten den auf den deutschen Markt drängenden Franzosen gut ins Konzept“, schildert Roald Hofmann die Situation Ende der 1960er-Jahre. Die in München hergestellten Produkte wurden abverkauft, und ab 1968 erschien ein Teil des ehemaligen Egger-Sortiments bei Jouef. Roald Hofmann, der heute die Erinnerung an die Egger-Bahn pflegt, war damals noch Schüler mit gutem Geschäftssinn. Er kaufte einem Basler Modellbahnhändler einen riesigen Posten Egger-Produkte ab. Der spätere Weiterverkauf überzähliger Modelle finanzierte ihm teilweise das Stu-

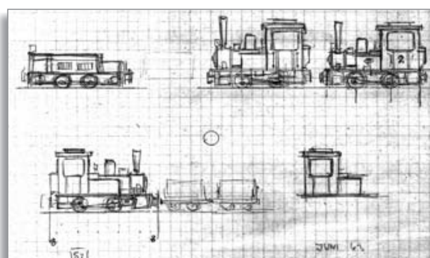
Teil 2

Es geht weiter

Der Schweizer Roald Hofmann bewahrt mit seinen neuen Loks und der wiederbelebten Marke Egger-Bahn die Erinnerung an die H0e-Feldbahn.



Magnakraft und Permalicht, zwei Innovationen, die der Egger-Bahn auf Dauer auch nicht halfen.



Die ersten Skizzen des späteren Dampflokmodells entstanden im Juni 1963.

Fotos (2): Slg. Hofmann

Fotos (7): Alkofer

Alt und neu vereint: Der kleine Feldbahndiesel stammt aus der aktuellen Produktion, die Dampflok aus den 1960er-Jahren.

dium und die durch die Egger-Variantenvielfalt geweckte Sammelleidenschaft.

Jouef produzierte bis 1972 Egger-Modelle. Die Freude über den Geschäftserfolg war gering und „der Jouef-Boss beauftragte seinen Produktionsleiter nach der Fertigungseinstellung mit der Entsorgung der Egger-Formen. Man wollte die Egger-Bahn nicht mehr“, erinnert sich Hofmann. Der Produktionsleiter gehorchte nur zum Schein und ließ die Formen in einer stillgelegten Festung einlagern.

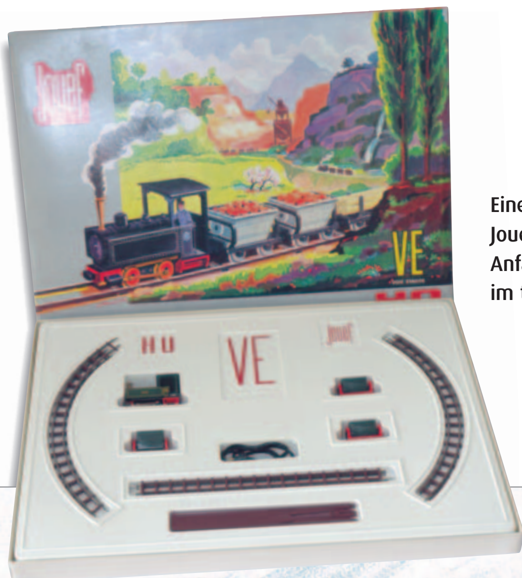
Die Franzosen wurden in den Folgejahren vor allem aus Deutschland immer wieder aufgefordert, die Egger-Bahn erneut zu produzieren. Schließlich regte sogar das Jouef-Marketing an, die „voie étroite“ (Schmalspurbahn) erneut aufzulegen, worauf „der Chef bekennen musste, dass er die Formen entsorgen ließ“, so Hofmann. Schmunzelnd ergänzt er: „Jetzt schlug die große Stunde des Produktionsleiters.“ So wurden ab 1985 nochmals Egger-Fahrzeuge gefertigt. „Richtig gut lief es leider wieder nicht“, berichtet der Schweizer und die Produktion wurde 1993 auch wegen des schlechten Zustands der Werkzeuge endgültig eingestellt. „Jouef“, so Hofmann, „hatte es meisterhaft verstanden, mit einer Mischung aus exklusivem, französischspra- →



Die Aussichtswagen und den B-Kuppler hatte Jouef bereits im Programm. Der Güterzug stammt aus dem Egger-Sortiment.



Die legendären Winnetou-Filme waren im Verleih der Constantin-Film; passend dazu lieferte man eine auf Western getrimmte Zugpackung.



Eine sehr übersichtliche Jouef-H0e-Startpackung von Anfang der 1970er-Jahre im typischen Design der Zeit.

Der Eisenbahn-Maler Loisl entwarf mehrere Anlagen für die Egger-Loks von Roald Hofmann, darunter dieses Industrie-Motiv.

Zeichnung: Slg. Hofmann

chigen Führungsanspruch und treffsicherem Finden der falschen Absatzkanäle schlechte Ergebnisse einzufahren."

Theodor Egger verfolgte aufmerksam die Vorgänge in Frankreich, denn „wenn man fünf Jahre keine Waren unter dem Namen einer Marke verkauft, erlöschen die Namensrechte", erklärt Hofmann Eggers Interesse. Als diese Fünfjahresfrist verstrichen war, sicherte sich der bereits 72-jährige Egger 1998 erneut die Rechte an seiner Marke und begab sich auf die Suche nach Partnern für seinen Plan, seine Bahn wieder aufleben zu lassen. „Über Umwege ist irgendwann mein Name als Sammler aufgetaucht. Aus beruflichen Gründen hatte ich damals kaum Zeit, aber Bekannte drängten mich, an einem Treffen teilzunehmen", erinnert sich Hofmann. Es trafen drei Interessenten plus Theodor Egger und Wolfram Ziegler, Eggers ehemaliger Designer, zusammen, die einen Neustart diskutierten. „Daraus zog ich mich aber schnell zurück, da mir das Ganze etwas schwärmerisch und wenig erfolgversprechend schien. Ich traf mich später mit Egger und Ziegler auf deren Wunsch noch einmal hier bei mir im Dorf." Die drei Männer fanden



schnell einen guten Draht. Sie überlegten, einen größeren Hersteller ins Boot zu ziehen und kontaktierten Märklin und Bemo. „Märklin kannte die diffizile Technologie von der Spur Z und der 1:87-Schmalspurspezialist Bemo hatte auch schwierige Fahrzeuge wie die Tm 2/2-Traktoren im Programm. Von Bemo erfuhr man, welche Investitionen etwa für die Produktion einer Garnitur aus Diesellok und zugehörigen Loren nötig gewesen wären. „Fazit der Son-

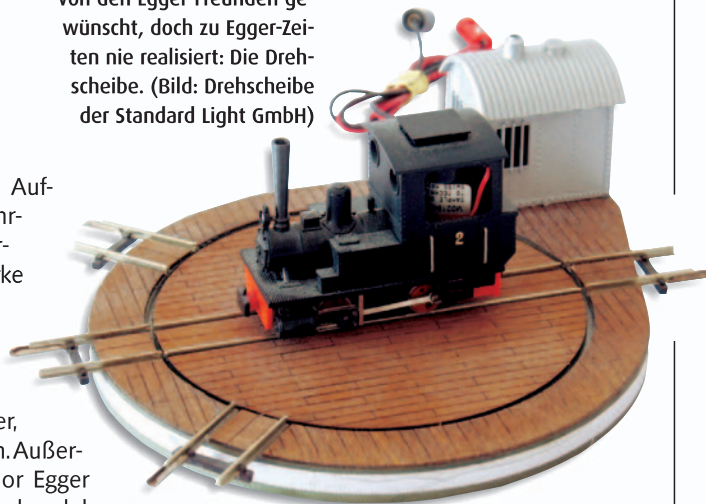
Bekanntes Design und zeitgenössische Technik

dierungen war: Wir hätten ein neues Produkt gehabt, das gemessen an den Investitionen, dem erzielbaren Qualitätsgewinn und dem durchsetzbaren Verkaufspreis nicht den erforderlichen Mehrwert gebracht hätte. Es bestand das Risiko auf 750 von 1000 produzierten Zugpackungen sitzenzubleiben", bemerkt Hofmann: „Das war unbefriedigend" und führte schließlich zum heute eingeschlagenen Weg der hochwertigen Kleinserienproduktion. „So wurde das Risiko", laut Hofmann „kalkulierbarer. Produkte, die sich nicht verkaufen ließen, hätte ich selbst nutzen können." Danach begann Hofmann, ein neues Fahrgestell zu entwickeln und scheute keinen Aufwand zugunsten perfekter Fahreigenschaften. Es gab zwei Vorgaben: Die neuen Fahrwerke sollten in sämtliche je produzierten Egger-Bahn-Loks ohne Anpassungen eingesetzt werden können. Das sollte die Betriebsbahner, nicht die Sammler ansprechen. Außerdem musste, wie bei Theodor Egger Anfang der 1960er-Jahre, ein handelsüblicher Präzisionsmotor passen. Der stammt heute vom bekannten Motorenhersteller Maxon. Im Getriebe drehen sich Präzisionszahnräder, die von einem auch für die Uhrenindustrie tätigen Spezialisten hergestellt werden. Allein die Getriebe-Montage dauert für Spezialisten über eine Stunde und schlägt mit einem stattlichen dreistelligen Betrag (CHF) pro Lok zu Buche.

Am Ende sollte dieser Entwicklungsprozess nicht bei einem neuen Fahrwerk stehen bleiben. Hofmann konstruierte auch neue Loks. Das gab ihm die Möglichkeit, einen weiteren Schwachpunkt der Egger-Loks auszubügeln: Das geringe Gewicht, hauptverantwortlich für die dürftige Zugkraft. Die neuen Loks sind mit Gewichten zwischen 70 und fast 100 Gramm um ein Mehrfaches schwerer als die ursprünglichen Modelle. Hofmann erreicht dies, indem er sämtliche Aufbauten in Messingfeingusstechnik herstellt. Das Resultat sind völlig neue Modelle im unverkennbaren Design der traditionellen Egger-Loks.

Viel Herzblut, Geld und seine Freizeit investierte Roald Hofmann in die wiederauferstandene Egger-Bahn und freut sich über das Ergebnis: „Das ist unverkennbar die Egger-Bahn mit der Technologie, die Anfang des 21. Jahrhunderts möglich ist." Vier verschiedene Lok-Modelle und das Tauschfahrwerk hat Roald Hofmann derzeit im Angebot. Was noch kommen wird, könne man anhand der alten Kataloge abschätzen. Doch mehr lässt er sich, wissend lächelnd, nicht entlocken. *Stefan Alkofer*

Das aktuelle Egger-Angebot: Die Fahrzeuge sind hochpreisige Kleinserienmodelle, die durch eine besondere Qualität zu überzeugen suchen.



Von den Egger-Freunden gewünscht, doch zu Egger-Zeiten nie realisiert: Die Drehscheibe. (Bild: Drehscheibe der Standard Light GmbH)





Wolfram-Schwungmasse, Präzisionszahnräder und voll gekapseltes Getriebe sorgen für gute Fahreigenschaften.

Theodor Egger (1924 bis 2007)

Obwohl er nur rund fünf Jahre in der Modellbahnszene aktiv mitwirkte, ist sein Name ein Begriff. Das lag sicher am außergewöhnlichen Produkt, das beim Erscheinen vor allem hinsichtlich der Detaillierung Maßstäbe setzte. Pfiffige Ideen waren seine Stärke, so wählte er etwa für seine Verpackungen das Blau und das Gelb der Lufthansa und versprach sich davon einen hohen Wiedererkennungswert. Wer weiß, wo die Egger-Bahn mit ihm heute stünde?



Foto: Slg. Hofmann



Szene am Rande, aber dennoch ausgefeilt bis ins kleinste Detail: Diese funktionslose Feldbahn lässt kaum den Maßstab 1:160 vermuten.

Die Eisenbahn der Gegenwart erlebt man nur selten so stilrein umgesetzt wie von Axel Peter in Baugröße N.

JETZTZEIT-*Impulse*



Dieses Arrangement mit selbst gefertigten Bauwagen aus DDR-Zeiten belegt ebenfalls Axel Peters Gestaltungsgespür.

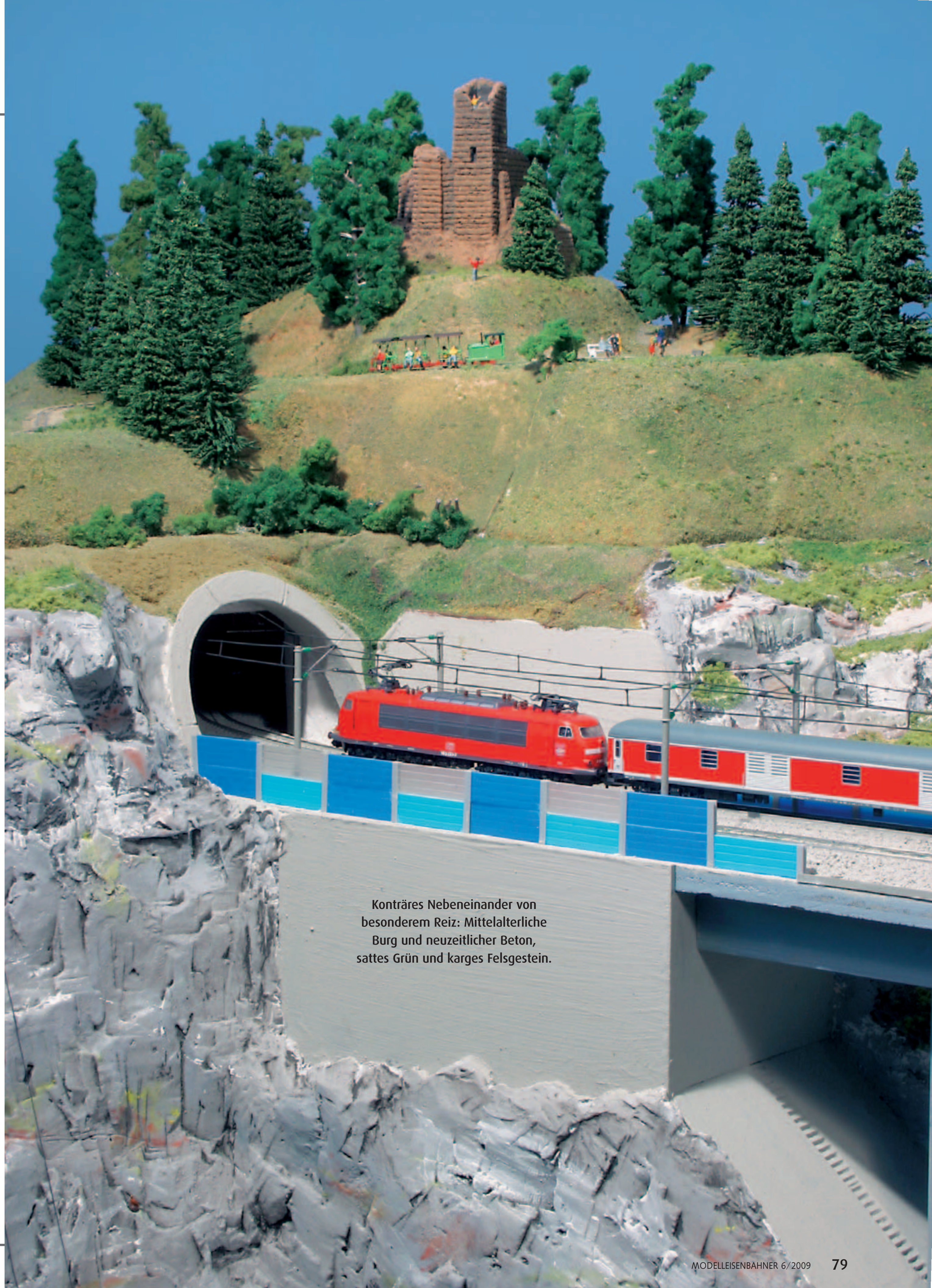
Beeindruckend wirkt sie, jene gewaltige Spannbetonbrücke, welche eine unlängst auf den Publikumsmessen in Sinsheim und Dortmund gezeigte Anlage dominiert. Die übrige Ausstattung mit zwei weiteren Bahnstrecken fügt sich zwar sehr harmonisch ins Gesamtbild, sollte laut Aussage des Erbauers allerdings lediglich als Beiwerk zu verstehen sein. Doch bei dieser Anlage darf man dennoch etwas genauer hinsehen, um verblüffend narrative Detailszenen zu entdecken.

Fasziniert ist der entsprechend interessierte Betrachter letztlich dann vor allem aber auch von der ausgeprägten Zielstrebigkeit jenes bemerkenswert jungen Modellbahners, der dieses Großprojekt bis zur derart augenfällig erfolgreich gediehenen Vollendung quasi nahezu im Alleingang vorantrieb.

Axel Peter zählt gerade einmal 25 Lenze und entstammt somit einer Generation, die sich allgemein wohl eher für Computerspiele begeistern mag als für handwerkliche Hobbies, so das gar nicht so weit gefehlte Klischee. Doch Peter hebt sich vom Gros seiner Altersgenossen dank seiner ausgeprägten Begeisterung für die große und kleine Eisenbahn eben ganz besonders deutlich ab. Dem geneigten Leser erschließt sich, dass es die Spezies eingefleischter Nachwuchs-Modellbahner also durchaus doch noch gibt, wenn auch leider deutlich seltener als vielleicht noch vor 20 Jahren.

Bereits im zarten Alter von fünf Jahren sprang auf den damals noch an seinem Geburtsort Greifswald an der Ostsee lebenden Jungen der zündende Funke (dank der Bahnmodellbau-Begeisterung seines Vaters) über. Von diesem Moment an ließ Peter das Thema Eisenbahn bis dato nie mehr los. Als Vierzehnjähriger trat er in Greifswald dem Modelleisenbahnverein bei und sammelte dort über die Jahre hinweg fleißig Erfahrungen. Einige kleinere eigene N-Anlagen entstanden parallel und seit nunmehr vier Jahren baut er konsequent und immer nur dann, wenn er gerade Zeit und Muße hat, an der jetzigen mittelgroßen Anlage.

Peters Grundidee war von Anfang an die Modellnachbildung der Talbrücke einer deutschen Neubaustrecke, die in →



Konträres Nebeneinander von besonderem Reiz: Mittelalterliche Burg und neuzeitlicher Beton, sattes Grün und karges Felsgestein.


Der selbst gebaute Gittermast-Sendeturm ziert den Berggipfel des rechten Anlagensegments.

dieser oder ähnlicher Form praktisch vielerorts vorkommen könnte. Da es kein konkretes Vorbild gibt, durfte die Umsetzung des Projekts letztlich auch sehr frei erfolgen, was einige spontane Ausschmückungen erlaubte. Und gerade letztere sind es, die der Modellanlage nun auch ihren ganz besonderen Reiz verleihen.

Keine Ausrutscher duldet der von seiner Baugröße seit jeher überzeugte N-Bahner im Detail, wenn es um die zeitliche Einordnung geht: Vor allen Dingen angesichts des auf den meisten Anlagen vorherrschenden bunten Epochen-Potpourris erscheint eine derart kompromisslose Modellumsetzung der unmittelbaren Gegenwart sicherlich etwas ungewöhnlich, gleichwohl jedoch natürlich auch überaus löblich.

So setzt Peter auf seiner Anlage im Plandienst nur Zuggarnituren ein, die in die gewählte Epoche der letzten Jahre bis heute passen. Vor allem in kleinen Dingen offenbart sich Peters großes Faible für liebevolle Umsetzung. Folglich glänzt die Jetztzeit-Replik beispielsweise mit jenen unsäglichen Graffiti-Kunstwerken ebenso wie mit nachgebildeten Zigarettenautomaten. Ein zeittypisch cool gekleideter Jugendlicher pumpt am Bahnübergang seinen Fahrradreifen auf, wobei die filigrane Luftpumpe natürlich nicht fehlen darf.

Eine wenn auch funktionslos realisierte Feldbahn transportiert Touristen fiktiv zur etwas höher gelegenen Burgruine (welche nebenbei als Aussichtspunkt fungiert), während begeisterte Eisenbahnfotografen am Streckenrand mit via Glasrohrkontakte ausgelösten

Blitzlichtgewitter am Rande der Altbaustrecke

LED-Blitzlichtern nur bestimmte (mit Magneten versehene) Züge ablichten. Diese Szene findet sich an der zweigleisigen Altbaustrecke, welche die untere Ebene der betrieblich in drei Stockwerke gegliederten Anlage bildet.

Ein wenig höher liegt dann die eingleisige Nebenbahn, die als einzige Regelspurstrecke dieser N-Bahn ohne Fahrleitung blieb und über einen sichtbaren Bahnhof verfügt. Gekrönt wird die verkehrstechnisch überaus lebendige Szenerie letztlich, wie sollte dies auch anders sein, von ihrer einstigen Keimzelle, der imposanten Neubaustrecke. Umgerechnet rund 800 Meter lang wäre




Zugkreuzung im Bahnhof der Nebenstrecke: Man beachte die Details am zeittypisch heruntergekommenen Empfangsgebäude!

Winzig klein wirkt der Foto-Güterzug des nahe gelegenen Bahnmuseums unter jener gewaltigen Betonbrücke der Neubaustrecke.

jene auf besagter gewaltiger Brückenkonstruktion verlaufende ICE-Trasse, welche mit beachtlicher Höhe dann in der Tat alles andere beherrscht.

Signifikant für Peters Konzept ist die strikte Trennung aller drei Strecken. Durchaus gewollt kann man also keinen N-Zug von einer Ebene auf die andere fahren. Folglich existieren für alle Ebenen auch gesonderte Schattenbahnhöfe auf der Anlagenrückseite, so dass derzeit insgesamt 23 Züge von teils stattlicher Länge über die im sichtbaren Bereich patinierten und ordentlich eingeschotterten Roco-Gleise verkehren können.

Eine zusätzliche Erweiterung des oberen Schattenbahnhofs (Neubaustrecke) zieht der rührige Erbauer allerdings dennoch in Erwägung. Danach sollen allein auf dieser Ebene zehn Züge in jede Richtung rollen können! Auch die Option eines Automatikbetriebs ist ausschließlich für die Neubaustrecke vorgesehen, da die überbauten unteren Ebenen derartige Änderungen aufgrund erschwerter Zugriffsmöglichkeit letztlich natürlich nicht mehr ganz so leicht zuließen. Die überaus stabil ausgefallene Holzkonstruktion des

Anlagenlänge an Raumverhältnisse anpassbar

Anlagenunterbaus realisierte Peter nach eigener Aussage „wie im Modellbahnclub Greifswald erlernt." Auch in den Landschaftsbau konnten die Erfahrungen aus seiner bis heute währenden Mitgliedschaft einfließen.

Besonderer Clou der 5,20 x 1,00 Meter messenden N-Anlage ist nicht etwa deren ohnehin für Transportzwecke erforderliche Zerlegbarkeit in drei Teilstücke, sondern die Möglichkeit, das mittlere Segment alternativ auch komplett wegzulassen. In dieser Form wird dann sogar in beengteren Räumlichkeiten (wie etwa zuhause) ein Bahnbetrieb mit entsprechend verkürzten Zuggarnituren möglich.

Axel Peters umfangreicher N-Fuhrpark mag da noch einige Alternativen bieten, denn auf der speziell für den Ausstellungsbetrieb konzipierten Anlage verkehren viele eigens verlängerte Züge. So wurden beispielsweise die ICE-Triebwagen um zusätzliche Einheiten erweitert, wobei stets nur die vordere angetrieben ist.

Dank des Verzichts auf Steigungen stellt es glücklicherweise kein Problem dar, mit nur einem Antrieb derart lange Garnituren zu bewegen. Doch vor allem die elektrische →



Offenbar stehen Schweißarbeiten an diesem Gittermast einer Überlandleitung an.



Backstage-Bereich: Funktionell modernem Messebetrieb gewachsen präsentiert sich der bodenständig analoge Stelltisch.

Schaltung der Anlage begründet diese Maßnahme Peters, denn der Betrieb wird analog gesteuert. Unter der Holzplatte des Eigenbau-Stelltischs befinden sich kostengünstige Transformatoren aus Anfangspackungen, deren Regelknöpfe durch sauber ausgeführte runde Ausschnitte ragen.

Eine konsequente Grundhaltung scheint für Peter kennzeichnend: Er lehnt es strikt ab, seines Erachtens überteuerte Preise der Modellbahnhersteller zu bezahlen. Ist der Kaufpreis eines Fahrzeugs sehr hoch angesetzt, kommt dieses bei Axel Peter prinzipiell nicht auf die Anlage.

So fügt er noch betont hinzu, dass er dieser strengen Linie selbst dann treu bliebe, wenn das entsprechende Modell auch noch so wichtig für ihn wäre. Teure Preise trüben also nicht nur Peters Freude, sondern stellen mitunter sogar die Begeisterung für das gesamte Hobby auf die Probe.

Die Frage ist letztlich also nicht, ob man sich ein überteuertes Großserienfahrzeug leisten kann, sondern eher, ob man dies überhaupt will. So erscheinen Preise von rund 500 Euro für spezielle ICE-Spielarten wie beispielsweise die Neigetechnik-Version sicherlich nicht nur dem jungen Axel Peter überzogen. Dessen plausible Begründung lautet: „Das wären ja praktisch eintausend Mark für einen nur durchschnittlich detaillierten N-Triebwagen aus der Fließbandproduktion!“ Dass es auch günstiger geht, mögen die Hobby-Sortimente diverser Hersteller bezeugen, welche sich vom übrigen Programm qualitativ eigentlich weit weniger unterscheiden als preislich.

Für Axel Peter sind diese sowie relativ günstig zu erwerbende Gebrauchtfahrzeuge unabdingbar. Die Modellbahnindustrie sollte also jenem nicht zu unterschätzenden Jetztzeit-Impuls in Form einer derart bestimmten Äußerung aus den ohnehin immer weiter schrumpfenden Reihen des noch begeisterten Nachwuchses allemal Gehör schenken!

Zu dieser gegenwärtig eigentlich längst vom Aussterben bedrohten Enthusiasten-Gilde zählt Axel Peter unbedingt, was

Junger Modellbahnfan

Axel Peter wurde 1984 in Greifswald an der Ostsee geboren und lebt heute mit seiner Frau Susanne in der Ortschaft Hahn im Westerwald. Der gelernte Schlosser arbeitet nun als Servicemonteur für Windkraftanlagen. Seit seiner Jugend ist Peter N-Bahner und treues Mitglied des Modellbahnclubs Greifswald.



Foto: Peter



Axel Peters N-Anlage wurde im Zuge des MIBA-Privatanlagen-Wettbewerbs in Sinsheim mit dem vierten Platz ausgezeichnet.

Im Blitzlichtgewitter bahnbegeisterter Fotografen schleppt der Taurus einen Lokzug aus Maschinen der Reihe 110 über die Altbaustrecke.

neben der mit liebevollen Feinheiten gespickten Anlage selbst auch sein motorisierter N-Eigenbau eines Zweiwege-Unimogs bezeugen mag.

Vor allem der Analogbetrieb macht einen Anlagen-Mitbediener erforderlich, um einen regen Betrieb aufrecht zu erhalten. Auch zum Zwecke des Auf- und Abbaus der Bahn ist es stets mehr als sinnvoll, durch einen zweiten Mann Unterstützung zu erfahren.

In einem gewöhnlichen Pkw-Anhänger mit dem Innenmaß 2,50 x 1,50 Meter lassen sich die Anlagensegmente nebst Bedienungspult geschickt gestapelt transportieren.

Frank Grembocki, einige Jahre älter als Peter, begleitet ihn gerne auf Messen und genießt dann die modernen Impulse jenes epochal korrekten Modellbahnbetriebs in vollen Zügen. Ein reger Austausch bei kurzweiligen Fachsimpeleien mit den Hobbykollegen sorgt obendrein stets für Kurzweil.

Michael Robert Gauß



Fotos: Gauß

Panne am Bahnübergang: Der Jugendliche trägt Kapuzenshirt und zeitgemäß klobige Turnschuhe. Kaum zu glauben, aber N!

MODELLBAHN AKTUELL

HORNBY ▸ *Fertighäuser in H0*



Als Alternative zu Kunststoffbausätzen bietet Hornby in China gefertigte Resin-Fertighausmodelle an, darunter ein Empfangsgebäude nach norddeutschem Vorbild nebst passendem kleinen Güterschuppen und ein vierstöckiges Lagerhaus (Bild). Die Modelle sind sauber verglast, ansprechend lackiert und machen einen stabilen Eindruck: Info: Hornby Deutschland, Tel. (09563) 50360, www.hornby-deutschland.de.

ALPABAHN ▸ *Drehscheibensteuerung*

Eine elektronische Steuerung für Drehscheiben verschiedener Hersteller bietet die Schweizer Firma Alpabahn an. Sie ist nutzbar für MpC-Classic, digital und konventionell. Der MODELLEISENBAHNER wird diese Steuerung in geeigneter Form ausführlicher vorstellen. Info: E-mail. alpabahn@tele2.ch.

PIKO ▸ *DR-Stoffzug in H0*

Der dreiteilige DR-Stoffzug für Materialtransporte ist in Epoche-IV-Ausführung im Maßstab 1:87 erhältlich. Für Gartenbahner gibt es jetzt eine Kehrschleifengarnitur. Info: www.piko.de.

MÄRKLIN ▸ *05 der Bellingrodt-Edition in H0 und Güterzug-Gepäckwagen Pwg 14 in I*

Als Nummer 4 innerhalb der Bellingrodt-Edition bietet Märklin eine opulent ausgestattete Packung mit der dunkelroten 05 002 an (Bild unten links), die in einer verglasten Holzvitrine mit Bellingrodt-Motiv präsentiert wird. Der Kittel-Dampftriebwagen ist in der roten DB-Farbgebung der Epoche III erhältlich. Ein moderner vierachsiger Flachwagen mit Flachholz-Ladegut bereichert Epoche-V-Güterzüge, während ein zweiachsiger Sonderwagen (Bild unten rechts) noch „Märklin – Mit Volldampf in die Zukunft!“ verspricht. In Spur I gibt es das Modell des zweiachsigen Güterzug-Gepäckwagens Pwg 14 (Bild rechts). Info: www.maerklin.com.





US-Corner

Mit einem nicht alltäglichen Erscheinungsbild präsentiert sich das H0-Modell der Dampflokbaureihe AC4/AC5 der Southern Pacific (SP) von Broadway Limited Imports (BLI). Die so genannte Cab Forward mit der Achsfolge 4-8-8-2 besitzt einen vorne angeordneten Führerstand.
Die ersten konventionellen Malletloks der Bahngesellschaft bewährten sich gut, außer dass es bei Fahrten durch die langen Schneeschutzgalerien und Tunnel der Bergstrecken zu starken Beeinträchtigungen des Personals durch Rauch kam. Nachdem die Versuche mit rückwärts fahrenden Lokomotiven erfolgreich verliefen, lieferte Baldwin 1909 die ersten Cab Forward an die SP. Zur zweiten Generation gehörten auch die Baureihen AC4 und AC5. BLI fertigt je drei Varianten der AC4 und AC5, jeweils zwei für SP beschriftete und eine unbeschriftete. Aus der Serie AC4 stammt das Vorbild der abgebildeten 4105. Das bestens detaillierte Modell ist ab Werk komplett zugerüstet, Lokführer und Heizer sitzen auch schon im Führerstand. Ebenfalls ab Werk gibt es das Soundmodul, das auch verschiedene Nebengeräusche der Lok wie beispielsweise das der Luftpumpe oder das Bremsenquietschen nachahmt. Die Lok verfügt über ein Untergestell aus Metalldruckguß, während die Aufbauten aus Kunststoff gefertigt sind. Eine saubere und konturenscharfe Lackierung trägt zum sehr guten Eindruck bei. Angetrieben wird der Koloss von einem fünfpoligen Motor, der mit einer Schwungscheibe ausgerüstet ist. Haftreifen liegen bei und können selbst angebracht werden. Eine derartige Lokomotive stellt natürlich auch gewisse Ansprüche an den Fahrweg. Empfohlen wird ein Mindestradius von etwa 560 mm. BLI-Modelle sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich.

VIESSMANN ▸ *H0-Signale und -Lampen*

Mit einem Messing-Mast solide gefertigt sind ein kombiniertes Licht-Ausfahrsignal mit Vorsignal (re.) und ein Einfahrsignal mit Vorsignal älterer Bauart (2. v. re.), beide in H0. Für moderne Bahnsteigszenen gibt es ein- (2. v. li.) und zweischirmige (li.) Bahnsteigleuchten. Info: www.viessmann-Modell.de.

RIETZE ▸ *Neoplan-Cityliner HDC in H0*

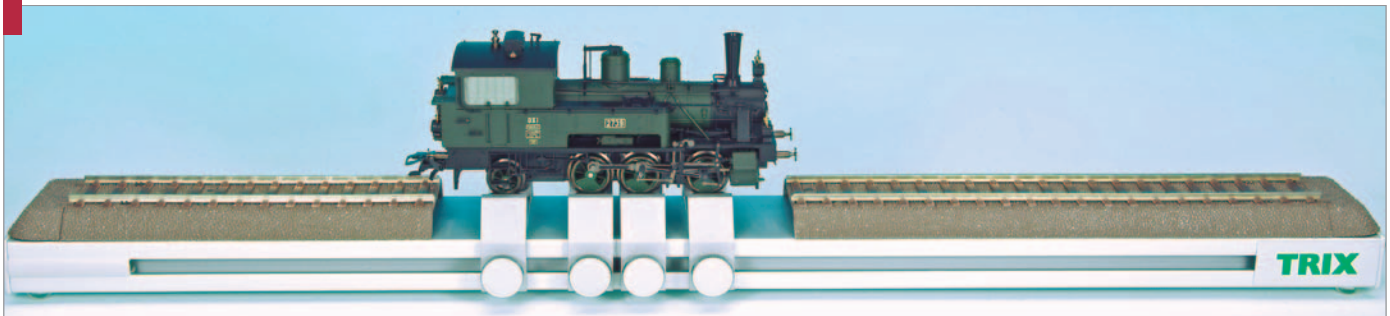
Mit dem H0-Modell des dreiachsigen Neoplan-Cityliners HDC liefern die Altdorfer eine diesjährige Messeneuheit, in Nürnberg als Prototyp gezeigt, nun an den Handel aus. Wegen zu geringer Nachfrage wird der Solaris Urbino 3 in Ausführung der Magdeburger Verkehrsbetriebe nicht realisiert. Info: www.rietze.de.

LGB ▸ *RhB-E-Lok in IIm mit Sound*

In Ungarn gefertigt wird die RhB-E-Lok Re 4/4 625 neu mit Soundfunktion. Info: www.lgb-bahn.de.

MODELLBAHN AKTUELL

TRIX ▸ *Rollenprüfstand für die 16,5-mm-Spur, bayerische DXI und CIWL-Wagen in H0*



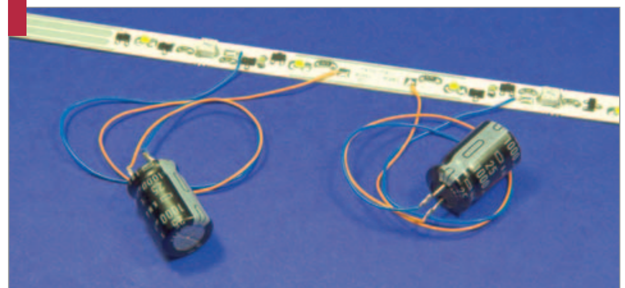
Einen Rollenprüfstand aus eloxiertem Aluminiumprofil mit integriertem C-Gleis bietet Trix für H0 an (Bild). Darauf können Lokomotiven mit bis zu vier Treib- und Kuppelachsen gewartet und präsentiert werden. Ein CIWL-Schlafwagen und ein CIWL-Restaurantwagen der Epoche I lassen nostalgische Reisegefühle aufkommen. Die DB-Doppelstockwagen erscheinen in grünem Epoche-III-Lack. Die bayerische D XI (Bild) erinnert an Lokalbahnzeiten in H0. Info: www.trix.de.

BREKINA ▸ *Mercedes 220 und Fiat 126 in H0*



Feinst detailliert wie von Brekina gewohnt, rollt der unter der Marke Starmada angebotene Mercedes 220 (Bild links) aus dem Jahre 1951 an. Der winzige Fiat 126 (Bild rechts) ist sorgfältige gestaltet und bedruckt. Er wird unter der ebenfalls von Brekina vertriebenen Marke Drummer hergestellt. Info: www.brekina.de.

MODELLBAHN DIGITAL ▸ *Lichtleisten*



Die Firma Modellbahn Digital (Inhaber Peter Stärz) bietet Leuchtleisten an, die mit ihren Abmaßen für Waggons in H0, TT und N einsetzbar sind. Sie tragen acht warmweiß strahlende LED. Optional erhältliche Kondensatoren garantieren flackerfreies Licht. Nach Bedarf können die Leisten mittig in zwei gleich lange Streifen geteilt werden. Info: www.firma-staerz.de.

FLEISCHMANN ▸ *Altbau-E-Lok 119 und DR-Stahlrungenwagen in H0, digitale 55 und IC-Set in N*



In H0 kommt der E-Lok-Stolz E 19 als dunkelblaue DB-119 (Bild links) des Bw Hagen-Eckesey angerollt. DR-Bahner erhalten den Epoche-IV-Stahlrungenwagen (Bild hinten rechts). In N erscheint ein Intercity-Startset für Analogbetrieb mit der E-Lok 120, je einem A-, B-, Restaurant- sowie Steuerwagen. Ebenfalls in N schnuffelt die Bundesbahn-55 (Bild vorne) für Digitalbetrieb heran. 40 Jahre Spur N feiert Fleischmann mit einem Epoche-V-Güterzug, der aus einer verkehrsroten 139 und sechs Güterwagen besteht. Beim Fachhändler muss man „Jubiläumszug 4" angeben. Das scheint ebenso unausgegoren wie die Lieferung in sieben normalen Einzelpackungen, denen jeglicher Setcharakter fehlt. Info: www.fleischmann.de.

BRAWA ▸ *Epoche-IV-Nebenbahn-Personenwagen der DR in H0*



Der zweiachsige Personenwagen Di-24 (Bild rechts) kommt in der DR-Ausführung der Epoche IV auf die H0-Gleise. Zeitlich passend werden ein Zellenwagen und ein vierachsiger DR-Kesselwagen ZZ (Bild links) ausgeliefert. In Epoche II-Güterzüge kann der Modellbahner nun den in den Gattungsbezirk Breslau eingereihten Packwagen Pwgi Pr 99 und den zweiachsigen gedeckten Güterwagen Gw Magdeburg einstellen. Info: www.brawa.de.

HAMKO ▸ *Figuren für II*

Der MEB-Tipp zur beginnenden Gartenbahn-Saison: Das Hanseatische Modellbau-Kontor (Hamko) bietet Figuren im Maßstab 1:22,5 und damit passend für die Gartenbahn an. Die fein detaillierten Figuren bestehen aus Polyresin, was sie auch im Außeneinsatz robust macht. Es sind Sets für verschiedene Epochen erhältlich. Infos: www.hamko-modellbau.de.



SCHUCO ▸ *Feuerwehr-Strichachter in H0*



Für die H0-Berufsfeuerwehr Karlsruhe ist der Mercedes-Benz-Strichachter (Bild) im Einsatz. Anlässlich der Intermodellbau in Dortmund legten die Fürther ein limitiertes H0-Dreierset mit VW T1 als Kasten, VW T2a als Bus und Hanomag Kurier in Dortmunder-Union-Beschriftung auf. Info: www.schuco.de.

EPOKE MODELLER ▸ *Bedford in H0*

Der Bedford-O-Lkw wird in drei Farbvarianten, Grün, Bordeaux und Schwarz, im Maßstab 1:87 aufgelegt. Des weiteren bietet Epoke 10-kV-Leitungsmasten im Dreierset sowie ein Schweißset an. Info: E-Mail: info@epokemodeller.dk.

MODELLWERKSTATT ▸ *Anstecker*

Das Abbild der Harzbahn-Dampflok 99 222 bietet die Modellbauwerkstatt von Bertram Heyn auf einem Anstecker und einer Krawattenklammer an. Weitere Motive sind geplant. Info: www.modell-werkstatt.de.

ROCO ▸ *Polnischer Schnellzugwagen in H0 und orientrote 234 in TT*

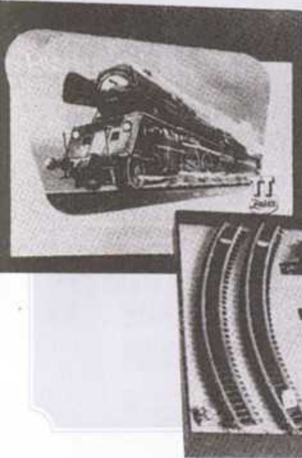
Das digitale Epoche-IV-Schnellzugset mit der E-Lok 110 und drei ozeanblau-beigefarbenen 26,4-m-Wagen mit zu öffenden Türen wird jetzt auch mit vollem Funktionsumfang für Wechselstrombahner angeboten. Freunde polnischer Eisenbahnen dürften sich über PKP-Schnellzugwagen französischer Bauart (Bild) für die Epoche III freuen. In TT wird die Großdiesellok 234 (Bild) der DB AG in orientroter Lackierung angeboten. Info: www.roco.cc.



MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 50 JAHREN: *Zeuke-TT-Bahn*



● Die Berliner Firma Zeuke & Wegwerth KG hatte sich in der jungen DDR einen Namen als Spur-0-Hersteller gemacht. Der Trend zu kleineren Nenngrößen war aber unverkennbar und bei vielen Modellbahnern schlichtweg eine Platzfrage, und so wagte sich Zeuke an die im Aufkommen begriffene Nenngröße TT („Table Top", Tischplatte) heran. Erstes Triebfahrzeug war die Baureihe 81, die mit einer kaum für möglich gehaltenen Detaillierung aufwarten konnte, welche manches zeitgleich hergestellte H0-Modell in den Schatten stellte. Der Siegeszug der TT-Bahn durch die DDR-Wohnzimmer war von diesem Moment an kaum mehr aufzuhalten. In der Ausgabe 6/1959 wurden die 81 und ein zweiachsiger Güterwagen näher vorgestellt.

MRG-VERANSTALTUNGEN

5. MEB-Modellbau-Seminar

● Das facettenreiche Thema Ladegüter steht am 3. und 4. Oktober 2009 im Mittelpunkt des alljährlichen Markelsheimer Seminarwochenendes. Nähere Infos finden sich im Internet unter www.michael-robert-gauss.de. MEB-Abonnenten sowie Mitglieder des SWR-Eisenbahn-Romantik-Clubs erhalten zehn Euro Nachlass auf die Seminargebühr von 130 Euro. Die Seminarplätze sind begrenzt, weshalb Sie sich möglichst gleich bei Elke Noatnick, Anzeigenabteilung MODELLEISENBAHNER (erreichbar von Montag bis Freitag jeweils 8 - 16.30 Uhr), anmelden sollten: Tel. (07524) 9705-41, Fax -45, E-Mail: noatnick@modelleisenbahner.de.



Foto: Gauß

Rüben als herbstliches Ladegut in einem O-Wagen.

BRAWA

Künftig ohne Gartenbahn

● Was 2005 auf der Nürnberger Messe mit einem Paukenschlag begann, als Brawa mit einem Modell der Dampflok G 4/5 der RhB und mehreren Wagen LGB, den einzigen Ilm-Großserienhersteller, herausforderte, endet nur vier Jahre später mit einer Pressemeldung. Brawa gibt die Produktion der Ilm-Fahrzeuge auf. Der Grund dafür sei laut Brawa die unsichere Zukunft der Gartenbahn. In den vier Jahren seit Produktionsstart ist einiges geschehen: Zunächst musste LGB zweimal Insolvenz anmelden und vor kurzem erwischte den LGB-Neueigentümer Märklin dasselbe Schicksal. Allerdings bleibt auch zu bemerken, dass Brawa in den vergangenen vier Jahren nur ein Triebfahrzeugmodell entwickelte.



MESSE-KALENDER

27. UND 28. JUNI 2009:
20. Internationales Spur-I-Treffen, Sinsheim, Auto- und Technik-Museum.

2. BIS 4. OKTOBER 2009:
Modell & Hobby, Leipzig.

PIKO

Auf nach Sonneberg!

● Am 20. Juni lädt die Firma Piko erneut zu einem Tag der offenen Tür ein. Bei laufendem Betrieb gibt es Führungen und wie gehabt wird ein Sondermodell aufgelegt. Es kann ein Blick ins Piko-Museum geworfen werden, für kleine Gäste gibt es eine G-Spielanlage. Für Essen und Trinken ist nach Thüringer Art gesorgt, auch wird es Sonderzugfahrten in die Spielzeugstadt geben, unter anderen aus dem Taunus und aus Stuttgart. Weitere Infos unter www.piko.de.

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Josh, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69
Fax (0211) 690 789-50
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de;

PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69, Fax (0211) 690 789-50

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.
Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.
Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein.

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Horst Wehner, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422





Foto: Helge Scholz

AUSSTRAHLUNGSKRAFT

Lokalkolorit: Der Uranbergbau der Wismut steht im Mittelpunkt der TT-Anlage des MEC Weida.



Foto: Emersleben

DAMPFSPEKTAKEL

Brennpunkt der Feiern zu 150 Jahren Fernbahn von Leipzig nach Dresden war 1989 Riesa. Die DR zeigte sich von ihrer besten Seite.

Das Juli-Heft erscheint am **17. Juni** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Außerdem

Unter, mit und gegen den Strom
Die DR-Elektrifizierung, Teil 2: Das an den Planungen beteiligte Ehepaar Förster wirft Rückblicke hinter die Kulissen.

Stelldichein in den Westfalenhallen
Wir berichten von der Intermodellbau in Dortmund.

Die AM-Mutation der Bürstenbäume
Teil 7: Aus Industrieprodukten entstehen individuelle Modelle.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

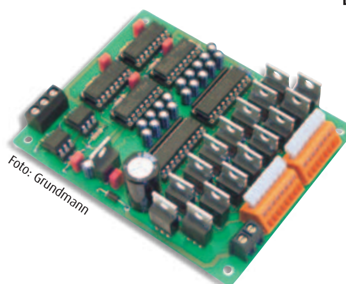


Foto: Grundmann

PLATINENSOLO

Die PC-Steuerung Groupie-MEB-Tron ist auf Kabelsparkurs mit Weichenempfängern.

FEINSTE HANDARBEIT

Anatol Gacek ist ein passionierter Modellbauer, der sein Können mit hochwertigen H0-Dampfloks zeigt.



Foto: hb

AUF DER DAMPFSPUR

Vor 35 Jahren besuchte der US-Fotograf John Fasulo das Bahnbetriebswerk Hof.



Foto: John Fasulo